

Noticias FAD/FEV

Estudio de viabilidad para la «Elaboración del plan de contingencia de los puertos de Limón y Moín» (Costa Rica)

- JAPDEVA, Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de la República de Costa Rica, convoca a las empresas españolas a un concurso para elaborar el Estudio de Viabilidad para la «Elaboración del Plan de Contingencia de los Puertos de Limón y Moín» en Costa Rica.
- Este Estudio de Viabilidad, aprobado en la Comisión del FEV, tiene un coste aproximado de **hasta 300.000 euros** y será financiado con cargo a la Línea de Financiación de Estudios de Viabilidad (FEV modalidad pública), cuyos recursos provienen del Fondo de Ayuda al Desarrollo.
- El plazo para la ejecución del estudio no superará los doce meses.
- Las empresas españolas interesadas en la realización del estudio deberán presentar sus ofertas en las direcciones que se detallan más abajo, según la documentación contenida en los Términos de Referencia **antes de las 14:00 horas del día miércoles 6 de octubre de 2004 y en cada uno de los destinos señalados en esta convocatoria.**

JAPDEVA, Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de la República de Costa Rica, bajo la supervisión de la Administración española, evaluará las ofertas presentadas de acuerdo con la metodología estipulada en los Términos de Referencia.

Se presentarán tres ejemplares, los cuales se distribuirán así:

- Dos ejemplares en español para la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de la República de Costa Rica. Un ejemplar en español para la Subdirección de Fomento Financiero a la Internacionalización.

Las ofertas deberán presentarse en sobres cerrados: Sobre A: Oferta Técnica y Sobre B: Oferta Económica.



SECCIÓN
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

Todos los ejemplares se entregarán en el plazo señalado y en las direcciones indicadas a continuación.

A continuación se detallan las direcciones de envío:

JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA

Persona Responsable: Sr. Carlos Thomas Arroyo GERENTE PORTUARIO

Dirección: Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), Gerencia Portuaria, Limón Centro.

Teléfono: (506) 758-0567

Fax: (506) 758-3229

E-mail: cthomas@japdeva.go.cr

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE FOMENTO FINANCIERO DE LA INTERNACIONALIZACIÓN

Persona responsable: Consuelo Valderas Morán

Dirección: Pº de la Castellana 162, planta 9, desp 43

Teléfono: 91 349 60 62

Fax: 91 349 35 12

Para cualquier información deberán dirigirse a:



**SECCIÓN
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA**

Dª SUSANA KETTERER RODRIGUEZ

Teléfono: (91) 583 5276 / 5463

Fax: (91) 5835255

Las empresas interesadas podrán consultar otra información relacionada en:
<http://www.japdeva.go.cr/esp/plan.html>

Términos de referencia

A. ESQUEMA DEL CONCURSO

1. JAPDEVA, Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de la República de Costa Rica, previa la conformidad de la Administración española, convoca un concurso para la elaboración del estudio de viabilidad para la «Elaboración del Plan de Contingencia de los Puertos de Limón y Moín» en Costa Rica.
2. Todas las empresas españolas interesadas en la realización del estudio deberán presentar sus ofertas, según los requisitos que se detallan en este documento de TERMINOS DE REFERENCIA (Apartados B y C).

3. La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de la República de Costa Rica bajo la supervisión de la Administración española, evaluara las ofertas presentadas de acuerdo con los baremos recogidos en el Apartado D
4. El valor del estudio no podrá superar los 300.000 euros.
5. El plazo de ejecución del Estudio no deberá ser superior a doce meses.

Antecedentes

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, JAPDEVA, es una entidad autónoma del Estado, que tiene la prerrogativa y funciones de Autoridad Portuaria y de Desarrollo en toda la Región Caribe de Costa Rica, atendiendo acciones en el campo agrícola, portuario, agroindustria, turismo, pesca, proyectos comunitarios, infraestructura y otros.

El Complejo Portuario de Limón-Moín, gestionado por JAPDEVA, juega un importante rol como canal portuario para el tráfico de contenedores, carga general, turismo, hidrocarburos y se está convirtiendo rápidamente en un puerto satélite para su vecino más grande, Panamá, que se encuentra en continua expansión.

La solicitud presentada al Gobierno de España, busca elaborar un estudio de viabilidad para establecer el Plan Integral de Contingencia para este Complejo Portuario

Este Plan pretende, establecer y poner en práctica los procedimientos y protocolos de seguridad a seguir en el caso de accidentes en las terminales del Complejo Portuario. Además permitirá la coordinación con las entidades de la provincia, interinstitucionales y nacionales que participarán activamente en el caso de una emergencia.

Es importante señalar, que dentro de la red de transporte, los puertos son las fronteras marítimas de los países y al igual que sus fronteras terrestres son puntos neurálgicos para el control físico del movimiento de bienes y personas, para evitar contrabando, narcotráfico y blancos para ataques terroristas por las actividades de transferencia que allí se realizan.

El aspecto de seguridad se convierte en una necesidad imperante, para llevar a cabo el comercio internacional. Sin las medidas y procedimientos de seguridad apropiadas en las operaciones de transporte esta actividad vital se vuelve vulnerable al terrorismo y otras actividades delictivas y los puertos se verían limitados a atender situaciones de contingencia con la agilidad necesaria.

Por lo tanto, los países que participan en intercambios internacionales, deben mejorar recíproca y satisfactoriamente, los estándares de seguridad por medio de la implementación de controles estrictos en los procedimientos operativos, con el fin de garantizar operaciones seguras.



S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

En Costa Rica, la Administración Portuaria y la Comisión Portuaria Nacional están tomando las medidas necesarias para establecer las condiciones de seguridad requeridas dentro de los Puertos. La magnitud que ha adquirido el terrorismo, el tráfico de estupefacientes, el contrabando, traseigo ilegal de armas, inmigrantes ilegales y polizones, entre otros delitos, ha cobrado trascendencia internacional, por lo tanto, las medidas de seguridad se vuelven indispensables, para un desarrollo operacional efectivo y seguro.

Los riesgos que conlleva la movilización dentro del Puerto, sin las medidas de seguridad, representan un situación de riesgo permanente, que pueden provocar emergencias, producto de la inadecuada manipulación, colisión de furgones o de contenedores cuando son descargados en el muelle como en el barco, derrames de hidrocarburos, daños a civiles, etc.. Estas situaciones que el puerto esta limitado para poder atender en forma debida por la ausencia, de capacitación, entrenamiento, coordinación, manuales, medios, métodos, en fin un plan integral, que nos permita atender en forma inmediata, ordenada y planificada cualquier eventualidad que se presente producto de la operación diaria en el Complejo Portuario Limón -Moín.

Los acuerdos de Cooperación y Asistencia Mutua entre Costa Rica y España y la tradición de amistad e interrelación histórica entre ambos países, por su mutuo interés en el enriquecimiento técnico, económico y comercial, hacen que el Gobierno de Costa Rica, a través de su Autoridad Portuaria, solicite el apoyo para poder ejecutar las acciones requeridas para incrementar la seguridad portuaria.



**S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA**

En este sentido, la Autoridad Portuaria ha considerado que los estudios deben ir enfocados al análisis desde el punto de vista de atención de posibles eventos, en tres áreas fundamentales: la Seguridad de la Infraestructura Física, la Seguridad Civil y la Seguridad Ambiental.

En materia de infraestructura, se cuenta con algunas de las herramientas internacionales utilizadas para salvaguardar la infraestructura de los puertos como defensas en los muelles, remolcadores, boyas, faros, ayudas a la navegación, medidas de seguridad en el atraque y desatraque de las naves, etc., sin embargo, se carece de métodos y procedimientos para atender eventualidades en caso de que ocurra un accidente y la infraestructura sufra daños considerables y económicos y también se carece de un plan integral de conservación y mantenimiento.

En materia de la seguridad vial, se mantienen seguros de riesgos del trabajo, los cuales cubren a los funcionarios, no obstante se está suscribiendo una póliza de seguros de responsabilidad civil, para asegurar a terceros que transitan en la zona portuaria, igualmente, el riesgo es inherente y permanente y no se tienen los instrumentos necesarios para atender una emergencia salvo una ambulancia que presta el servicio a ambas terminales portuarias Limón y Moín, así como la ausencia de manuales y condiciones específicas para coordinar la atención de una desgracia.

En materia ambiental, uno de los principales puntos de preocupación, debido a que los puertos por su actividad, independientemente de la prohibición a las naves de botar

desechos en aguas marítimas, mantienen un alto riesgo de sufrir una catástrofe ambiental producto de derrames de hidrocarburos, o por la simple contaminación por desechos que son arrojados al mar sin conocimiento de la Autoridad Portuaria.

B. REQUISITOS PARA LOS TERMINOS DE REFERENCIA

1. Concurso restringido a empresas españolas.
2. Objetivo del Estudio: Realizar un estudio de la situación actual de los Puertos de Limón y Moín y de la factibilidad técnica y plan de obras necesario para la elaboración del Plan de Contingencia de los Puertos.
3. El estudio deberá incluir los siguientes puntos:

— ANTECEDENTES

— ANALISIS DE LAS CONTINGENCIAS

- Situación actual de los puertos:
 - Análisis de los puertos.
 - Análisis del entorno.
 - Análisis de los riesgos
 - Diagnóstico de la situación actual
- Previsión de riesgos:
 - Ambientales
 - De navegación (entrada y salida del Puerto y operaciones interiores)
 - Otro tipo de riesgos

— ESTUDIO DE LAS CONTINGENCIAS

- Problemática actual
- Estudio de las contingencias ambientales (modelos matemáticos)

El procedimiento de análisis comenzará por la identificación y descripción de los incidentes con mayor riesgo, como ejemplo vertidos de hidrocarburos u otros sucesos de contaminación, así como la localización de las zonas en que dicho riesgo es mayor.



S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

A continuación, se determinarán el comportamiento y trayectoria previsible de los derrames, considerando las características físico-químicas del producto, la zona de vertido y diferentes hipótesis de condiciones ambientales.

Para ello, se emplearán modelos numéricos hidrodinámicos (oleaje, corrientes, vientos) y de evolución de vertidos de calidad reconocida. Empleando estas herramientas, es posible evaluar el comportamiento del crudo o productos refinados y simular la dispersión y el envejecimiento de sustancias oleosas suspendidas en el medio acuático, bajo la influencia del transporte en el seno de un fluido y los procesos asociados a la dispersión. Las diversas sustancias, hidrocarburos contaminantes, serán definidas de acuerdo a sus propiedades de destilación y su estructura química.

Como resultado, podrán obtenerse: concentraciones y espesores del producto, tasas de emulsificación, evaporación y disolución, dispersión vertical y probabilidad de excedencia de concentraciones, así como tiempos de exposición de las distintas zonas afectadas.

Por otra parte, se estudiarán las diferentes áreas de interés ambiental ubicadas en las proximidades del puerto, considerando la configuración geométrica actual del puerto, y como segunda evaluación se deberá analizar la condición futura de la expansión portuaria, teniendo en cuenta las actividades pesqueras y de acuicultura, áreas naturales sensibles o de valor ecológico, áreas turísticas y recursos hidrológicos. Ello permitirá evaluar las repercusiones socioeconómicas y ambientales de los distintos incidentes.

Asimismo se deberán considerar las recomendaciones que sobre este tema pueda emitir la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), especialmente en cuanto a la nomenclatura y procedimientos internacionales.

A partir de esta evaluación, se elaborarán recomendaciones sobre métodos de prevención y medidas de lucha contra la contaminación.

- Estudio de las contingencias en navegación (modelo numérico de maniobra y simulador en tiempo real).

El análisis de riesgos en la navegación se desarrollará mediante la aplicación combinada de diversas técnicas de simulación de maniobra de buques: modelo numérico con autopiloto y simulador en tiempo real. Además se deberá utilizar un modelo numérico para estimar la agitación y sus efectos en los Puertos de Limón y Moín, tomando en cuenta el análisis espectral del oleaje. Con base en esto se proporcionará un modelo interactivo para verificar diferentes condiciones según sea el caso, todo ello tanto para la situación actual como la futura de ambos puertos.



S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

El objetivo de esta fase será la identificación, análisis y valoración de los diferentes supuestos de riesgo esperables en el desarrollo de las maniobras en casos excepcionales (averías en la propulsión o gobierno del buque, fallos en los remolcadores, empeoramiento súbito del tiempo, etc.), de cara a determinar medidas preventivas o correctoras eficaces de acuerdo con las recomendaciones más estrictas. Como referencia se considerarán las recomendaciones de la OMI (Organización Marítima Internacional) y las ROM (Recomendaciones de Obras Marítimas-Puertos del Estado), a las que se añadirán otras posibilidades en cuanto a los sucesos de riesgo y la forma de afrontarlos.

Las herramientas de simulación se aplicarán de forma progresiva, comenzando por un modelo numérico de maniobra con autopiloto y culminando con la simulación de maniobras en tiempo real en los casos más relevantes, considerando la condición actual de los Puertos de Limón y Moín, así como la futura ampliación propuesta para ambos puertos.

El modelo numérico con autopiloto («fast-time») permite analizar el comportamiento del buque con una alta especificidad, incorporando fielmente la topografía y batimetría local junto con los agentes ambientales. Los modelos habituales son deterministas, por lo que, al responder a un algoritmo automático sin actuación humana, suponen una simplificación del desarrollo real de las maniobras. Sin embargo, su utilización permite obtener resultados en un plazo corto y con un coste limitado. Como consecuencia, son especialmente adecuados para el análisis de un número amplio de escenarios de maniobra y permiten el desarrollo de análisis comparativos de forma objetiva.



S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

En un simulador en tiempo real, el Capitán o Práctico usuario del sistema opera sobre la reproducción de un puente de mando con instrumentación real, percibiendo visualmente el movimiento del buque. Este método de estudio incorpora la actuación humana en el desarrollo de las maniobras. Por ello, su utilización permite obtener resultados de gran precisión, integrando gran parte de los factores presentes en las maniobras reales. En consecuencia, es especialmente adecuado para el análisis detallado de condiciones de maniobra especialmente complejas, en las que el factor humano resulta más relevante.

Muchas de las situaciones de emergencia que se plantean sólo pueden analizarse con realismo en el simulador. Las maniobras de aproximación y acceso a una dársena de dimensiones limitadas, parada, reviro, ataque y desataque, suponen un proceso continuo de percepción, toma de decisiones para el gobierno del buque y control de la ejecución. Esto incluye, por una parte, la estimación precisa e instantánea de la posición y velocidad, así como acciones exactas sobre los elementos de control (máquina, timón, remolcadores). La reacción a situaciones no previstas no es posible

más que reproduciendo el ciclo de percepción-evaluación-decisión en un medio realista que incorpore el factor humano.

- Otro tipo de riesgos:

1. Estudios de manipulación de mercancías peligrosas.

2. Análisis de vulnerabilidad de las instalaciones portuarias ante los riesgos existentes causados por la naturaleza o el hombre y la respuesta a cada uno de ellos.

El análisis se iniciará con un estudio de los diferentes riesgos que está expuesto el personal de la actividad portuaria, considerando para la ellos la vulnerabilidad de las instalaciones para cada uno de ellos tales como terremoto, huracanes, incendio, terrorismo, etc. Junto a ello es necesario valorar el tipo y las condiciones de respuesta institucional actual para minimizar esos riesgos.

Es necesario contar con un mapeo de riesgos de las instalaciones en donde se identifique las áreas con mayor riesgo con el propósito de documentarlo y poder actualizarlo periódicamente.

Además es necesario contar con la evaluación de los diferentes planes de contingencias de las diferentes organizaciones involucradas en la actividad portuaria a fin de contar con un plan general homogéneo

Partiendo de ese análisis dentro de la propuesta del plan de contingencias se podrá elaborar los procedimientos de los planes de evacuación para cada uno de los eventos, estructura formal de los grupos de mandos, grupos asesores, comunicación, brigada, zonas de emergencias, etc.

Como parte importante dentro de un plan de evacuación, es necesario contar con la estructura formal de una brigada especializada en diferentes riesgos, por lo que es necesario el planteamiento de la estructura formal de la brigada.

- Propuestas para minimizar los riesgos:

Con la identificación y valoración de los riesgos existentes de acuerdo a las evaluaciones realizadas según el programa anterior: Ambientales, de navegación (entrada y salida del Puerto y operaciones interiores) y otro tipo de riesgos industriales, se deberá presentar la propuesta enfocada a establecer las condiciones necesarias requeridas para minimizarlos, para ello es necesario que sean considerados los requerimientos institucionales para llevarlos a cabo, tanto recurso humano como técnico. Además del establecimiento de los procedimientos requeridos para el funcionamiento del programa, de manera que sean incluidas dentro de las políticas institucionales.



- Valoración económica de las propuestas y evaluación de las alternativas.

— ALTERNATIVA ELEGIDA

- Descripción y evaluación de la solución adoptada
 - Evaluación de riesgos medioambientales
 - Accesibilidad Náutica a las dársenas
 - Evaluación general de la solución
 - Escenarios alternativos de desarrollo.
 - Estudio de fases
- Obras, inversiones a realizar
- Servicios de contingencias a prestar
- Presupuestos
- Estimación de plazos

— MODELO DE GESTION DE LAS CONTINGENCIAS

- Planteamiento general y Organización
- Análisis de la gestión
- Exigencias en pliegos concesionales:



SECCIÓN
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

Calendario de actuaciones

Anexo: Posibles suministradores de bienes y servicios españoles aplicables al desarrollo del proyecto.

4. JAPDEVA y los puertos de Limón y Moín ofrecen apoyo al consultor español para toda la duración de la elaboración del estudio y pondrá a su disposición los datos existentes, así como un equipo de trabajo específico, compuesto por un profesional ingeniero y un técnico de área, y una oficina de trabajo sin provisión de útiles de trabajo.
5. Las empresas interesadas en la licitación, deberán presentar sus ofertas, de acuerdo con la información recogida en estos Términos de Referencia. La ofer-

ta deberá constar de propuesta técnica y propuesta económica. Se presentaran tres ejemplares en español. Dos copias deberán ser presentadas, dentro del plazo previsto, en la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica JAPDEVA, y otra deberá entregarse a la Administración española, para la Subdirección General de Gestión de la Deuda Externa y Evaluación de Proyectos en Madrid, en las direcciones que se indican a continuación, respectivamente.

JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA

Persona Responsable: Sr. Carlos Thomas Arroyo GERENTE PORTUARIO

Dirección: Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), Gerencia Portuaria, Limón Centro

Teléfono: (506) 758-0567

Fax: (506) 758-3229

E-mail: cthomas@japdeva.go.cr

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA DEUDA EXTERNA Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS

Persona responsable: Susana Ketterer

Dirección: Paseo de la Castellana 162, Pta 8, 28046 Madrid

Teléfono: (91) 5835276

Fax: (91) 5835255



S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

6. Cualquier cambio en el equipo de trabajo propuesto deberá ser sometido a valoración del cliente y de la Administración española, pudiendo ser constitutivo de exclusión del concurso o cancelación del contrato de no ser aceptado por aquellos.
7. La propuesta técnica recogerá el alcance de los trabajos a realizar, la metodología que se aplicara, el plan de trabajo y el cronograma de actividades.
8. La propuesta económica deberá presentarse desglosada, indicando claramente unidades de coste, coste unitario y coste total para cada concepto. Se detallara el coste de cada profesional del equipo de trabajo y su dedicación prevista. Igualmente se desglosaran los gastos asociados a la realización del proyecto (viajes, dietas, etc). La oferta económica deberá incluir el coste de todos los conceptos necesarios para la realización del trabajo.
9. Las ofertas deberán tener un periodo de validez de seis meses, durante el cual las empresas oferentes se comprometen a mantener las condiciones de su oferta, en especial en lo referido a composición del equipo de trabajo, alcance del proyecto, metodología, plazo de ejecución y precio.
10. En caso de asociación entre consultores, o subcontratación, se deberán detallar las competencias y responsabilidades de cada uno de los consorciados o subcontratistas.

11. El porcentaje máximo admisible de gastos locales será del 15% sobre el total de los previstos para la realización del trabajo.
12. Forma de pago:
 - 25% a la firma del contrato.
 - 25% al cumplimiento de un hito intermedio a determinar por JAPDEVA, la Administración española y el Adjudicatario, y previa presentación y aprobación por ambas administraciones de un informe de progreso que contendrá todos los trabajos realizados en ese periodo, problemas reales y potenciales, acciones propuestas y la existencia de desviaciones sobre la programación inicial.
 - 50% tras la aceptación y visto bueno del Estudio por parte de JAPDEVA y la Administración española.
13. JAPDEVA dará el visto bueno para los informes periódicos de progreso elaborados por el consultor español y los transmitirá al financiador.
14. Los contactos posteriores de las empresas consultoras con la Administración española se canalizaran a través de la Oficina Comercial de la Embajada de España en Panamá:

OFICINA COMERCIAL DE LA EMBAJADA DE ESPAÑA EN PANAMÁ

Persona responsable: Ramón Chaves Vidal. Consejero Económico y Comercial

Dirección: Edif. Banco Atlántico, Piso 8, Calles 50 y 53

Teléfono: (507) 269-4018

Fax: (507) 264-3458



**SECCIÓN
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA**

C. DOCUMENTOS QUE SE DEBEN ADJUNTAR A LAS OFERTAS

- Memoria de la empresa del último año disponible. En su defecto, balance y cuenta de resultados auditados.
- Información general de la compañía. En especial, se harán constar:
 - Accionariado
 - Fecha de constitución
 - Facturación de los últimos cinco años
 - Número de empleados Personal fijo y personal a tiempo parcial. Titulados

- Relación detallada de los proyectos mas destacables realizados. Se indicara claramente: cliente, valor contratado, fecha de inicio y fecha de finalización, equipo de trabajo y descripción del trabajo realizado. Se deberá hacer especial énfasis en estudios con similar contenido técnico y objetivos al que se desea contratar.
- Equipo de trabajo propuesto. Se deberán adjuntar los C.V. de las personas propuestas. Incluirá, al menos, los siguientes datos:
 - Nombre.
 - Lugar y fecha de nacimiento
 - Nacionalidad
 - Titulación (títulos obtenidos y cursos)
 - Idiomas
 - Experiencia clave (indicando funciones y responsabilidades en cada trabajo).
Experiencia general
 - Otros -experiencia docente, publicaciones, seminarios, etc-.



S E C C I Ó N
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

D. TABLA DE VALORACIÓN DE OFERTAS DE ESTUDIOS DE PROYECTOS

Criterios de Selección	Ponderación (%) Estudios de proyectos
PROPUESTA TÉCNICA:	80
1. Capacidad de la empresa	10
2. Capacidad técnica en instalaciones y programas	20
– Simulador de navegación	10
– Software de contingencias ambientales y náuticas	10
3. Propuesta técnica	25
– Enfoque/metodología	15
– Plan de trabajo y plazos	5
– Organización y reparto de personal	5
4. Equipo de Trabajo	25
– Capacitación General	10
– Capacitación para este trabajo	10
– Experiencia	5
PROPUESTA ECONÓMICA	20
VALORACIÓN TOTAL	100



SECCIÓN
ESTADÍSTICO-
INFORMATIVA

ORDEN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a las publicaciones que detallo a continuación de acuerdo con las tarifas siguientes:

	ESPAÑA	EXTRANJERO
	1 año	1 año
<input type="checkbox"/> Boletín Económico de ICE (39 números/año)	<input type="checkbox"/> 81,10 €	<input type="checkbox"/> 106,20 €
<input type="checkbox"/> Información Comercial Española. Revista de Economía (8 números/año)	<input type="checkbox"/> 62,50 €	<input type="checkbox"/> 74,90 €
<i>Suscripción a las dos publicaciones, descuento del 15 por 100</i>		
Total		

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos

Empresa

Domicilio

D.P. Población

N.I.F. Teléf.

Fax

Firma

FORMAS DE PAGO

Cheque adjunto a nombre del Centro de Publicaciones del Ministerio de Economía y Hacienda n.º Entidad

Transferencia

ORDEN DE PEDIDO

Sí, deseo suscribirme a las publicaciones que detallo a continuación de acuerdo con las tarifas siguientes:

Título	Importe
Total	

Ejemplar suelto: Boletín: 4,70 €
Revista: 12,40 €

Extranjero: precio del ejemplar, más 1,5 € de gastos de envío.

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos

Empresa

Domicilio

D.P. Población

N.I.F. Teléf.

Fax

Firma

FORMAS DE PAGO

Cheque adjunto a nombre del Centro de Publicaciones del Ministerio de Economía y Hacienda n.º Entidad

Transferencia



INFORMACION COMERCIAL ESPAÑOLA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Información y venta: Paseo de la Castellana, 162, vestíbulo.
28071 Madrid. Teléf. 91 349 36 47. Fax: 91 349 36 34.

Suscripciones: Pza. del Campillo del Mundo Nuevo, 3.
28005 Madrid. Teléf. 91 506 37 40. Fax: 91 527 39 51.