

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ORDEN de 10 de junio de 1967 por la que se aprueban las bases para el concurso de construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Beñobía.

Ilmo. Sr.: El artículo séptimo del Decreto 3225/1965, de 28 de octubre, sobre carreteras de peaje, autorizó al Ministro de Obras Públicas para establecer las bases del concurso para el otorgamiento de la concesión de construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Beñobía.

En su virtud, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión celebrada el día 12 de mayo del presente año, Este Ministerio ha dispuesto:

Artículo único.—Se aprueba el adjunto pliego de bases que ha de regir en el concurso para la construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Beñobía.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 10 de junio de 1967.

SILVA

Ilmo. Sr. Subsecretario de Obras Públicas.

Bases para el concurso de construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Beñobía

El Estado español convoca un concurso público para la adjudicación de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Beñobía, con arreglo a las siguientes bases

BASE PRIMERA

Objeto del concurso

Es objeto de este concurso la construcción, conservación y explotación de la siguiente autopista:

Autopista Bilbao-Beñobía: A los efectos de programación de las obras, esta autopista se divide en los siguientes tramos:

a) Basauri-Durango.—Este tramo, del que existe proyecto de trazado en el Ministerio de Obras Públicas a la disposición de los licitadores, se inicia a la salida del enlace de Basauri, en dirección San Sebastián y termina en el enlace Este de Durango.

b) Durango-Elgóibar.—Este tramo, del que existe proyecto de trazado en el Ministerio de Obras Públicas a la disposición de los licitadores, se inicia a continuación del anterior y finaliza en el enlace Norte de Elgóibar.

c) Elgóibar-Zumaya.—Este tramo, del que existe proyecto de trazado en el Ministerio de Obras Públicas a la disposición de los licitadores se inicia a continuación del anterior y finaliza en el enlace de Zumaya.

d) Zumaya-San Sebastián.—Este tramo, del que existe proyecto de trazado en el Ministerio de Obras Públicas a la disposición de los licitadores, se inicia a continuación del anterior y finaliza en el enlace de Añorga, donde comienza la variante de San Sebastián.

e) San Sebastián-Beñobía.—Este tramo, del que existe proyecto definitivo en el Ministerio de Obras Públicas a la disposición de los licitadores, se inicia en el enlace de Rentería, como continuación de la variante de San Sebastián y finaliza en la frontera francesa de Beñobía.

La división en tramos de esta autopista es simplemente indicativa, pudiendo los licitadores alterar la longitud de los tramos o el número de éstos, siempre que justifiquen debidamente la conveniencia de esta modificación.

El concurso será único para la totalidad de la autopista, no admitiéndose proposiciones que se refieran solamente a la realización de algún tramo de la misma.

BASE SEGUNDA

Informaciones facilitadas por la Administración a los posibles concursantes

A partir del día siguiente a la inserción de estas bases en el «Boletín Oficial del Estado», los posibles concursantes tendrán a su disposición para libre examen la siguiente documentación:

a) Memoria explicativa de las necesidades a satisfacer y los factores de todo orden a tener en cuenta.

b) Los planos de conjunto y detalle de cada una de las obras en la medida en que se encuentran confeccionados por el Ministerio de Obras Públicas y que definen la obra a realizar de manera suficiente.

c) Los presupuestos de ejecución de la obra, con expresión de los precios unitarios descompuestos, estados de cubicaciones o mediciones y demás detalles precisos para la valoración integral.

d) Un presupuesto que comprende las indemnizaciones a satisfacer por la expropiación forzosa de los terrenos precisos para la construcción de la autopista. No se incluyen en el mismo los precios a abonar por las ocupaciones temporales de bienes y derechos en que incurra el constructor.

e) El resultado de los estudios de tráfico efectuado por el Ministerio de Obras Públicas sobre la zona de autopista y la de influencia, que comprende el de medias intensivas diarias y los complementos precisos para el cálculo de previsiones de tráfico y su discriminación futura.

f) El pliego de cláusulas de explotación que ha de regir en la adjudicación de la concesión.

La documentación que antecede podrá ser libremente examinada en las oficinas de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, Madrid, en las horas habituales de despacho al público.

BASE TERCERA

Requisitos que han de reunir los concursantes

De conformidad con lo establecido en el párrafo primero del artículo cuarto del texto articulado de la Ley de Contratos del Estado, aprobado por Decreto número 923/1966, de 8 de abril, podrán participar en el concurso todas las personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, que teniendo plena capacidad de obrar no se hallen comprendidas en alguna de las circunstancias enunciadas en los apartados 1 al 7 de dicho artículo cuarto.

El adjudicatario, de acuerdo con el apartado segundo del artículo octavo de la Ley 55/1960, de 22 de diciembre, de carreteras en régimen de concesión, y con lo que al respecto se establece en el pliego de cláusulas de explotación, deberá proceder a la constitución de una Sociedad de nacionalidad española, concesionaria de la autopista.

BASE CUARTA

Extremos que debe comprender la proposición

En las proposiciones a presentar por los concursantes figurarán necesariamente los siguientes extremos:

1. Su conformidad con el pliego de cláusulas de explotación en todos aquellos puntos regulados imperativamente en el mismo.

2. Una relación de los promotores —personas individuales o sociales— de la futura Sociedad concesionaria.

3. Un proyecto de Estatutos sociales de la Entidad concesionaria en el que se definan en un sentido determinado todos aquellos extremos cuya concreción deja la Administración a la iniciativa particular y con arreglo a los siguientes principios:

a) La Sociedad concesionaria ha de adoptar necesariamente la forma de Sociedad Anónima.

b) El capital fundacional de la Compañía no podrá ser inferior al diez por ciento del presupuesto de las obras y expropiaciones proyectadas para el primer año en el programa de construcción que se establezca en la resolución de adjudicación del concurso.

En los ejercicios subsiguientes al primero se mantendrá la reseñada proporcionalidad entre la cifra de capital social y los presupuestos de construcción de tal forma que en todo momento el capital represente, al menos, el diez por ciento de las inversiones realizadas en la autopista.

c) Las personas físicas y jurídicas no públicas de nacionalidad extranjera y las personas físicas y jurídicas de nacionalidad española, residentes o domiciliadas fuera de España, podrán ostentar la titularidad de accionistas de la concesionaria, siempre que el montante total de las así poseídas no rebase el cincuenta por ciento de los títulos en circulación.

d) Las acciones que se emitan como contravalor de las aportaciones patrimoniales a la Compañía serán nominativas en todo caso, sin que pueda modificarse la naturaleza de dicho título por la Junta de accionistas.

4. Un plan financiero de la Sociedad concesionaria en el que se concreten los diversos extremos relativos, tanto al capital social como a la financiación de la obra y con arreglo a las siguientes normas generales:

a) La financiación con cargo al ahorro interior no deberá sobrepasar el 60 por 100 del importe del coste total de las obras. Dentro de este límite se computará tanto el capital propio de origen nacional como los recursos ajenos de la misma procedencia que afluyan a la Empresa.

En cada año el límite máximo de inversión con cargo al ahorro interior será el siguiente:

| | Millones anuales |
|-----------------------------|---------------------|
| Año 1968 | 500 |
| Año 1969 y sucesivos | 950 |

Los recursos necesarios para completar la financiación de las obras programadas en cada ejercicio anual deberán obtenerse en el mercado exterior de capitales.

El plan financiero que presenten los licitadores deberá expresar, de conformidad con su programa de obras, los límites de financiación interior en base a las indicaciones contenidas en los párrafos anteriores.

b) La concesionaria podrá emitir obligaciones u otros títulos al portador que representen una deuda de la Compañía para con terceras personas.

De acuerdo con el Decreto-ley número 5/1967, de 8 de junio, queda autorizada la concesionaria para rebasar el límite de emisión impuesto en el artículo 11 de la Ley de Sociedades Anónimas, fijándose la capacidad de emisión de obligaciones en el quintuplo del capital social desembolsado. No se computarán a los efectos de este límite las emisiones garantizadas con hipoteca constituida a favor de los tenedores presentes y futuros de estos títulos, las garantizadas con prenda de efectos públicos y las garantizadas con aval del Estado, de la provincia o del Municipio.

c) En el supuesto de que la concesionaria apele al crédito público en el mercado exterior de capitales, bonos u otros títulos semejantes corresponderá al Gobierno autorizar la emisión y todas sus características, así en la cuantía de la operación como en las modalidades de los títulos.

d) La concesionaria, si así lo solicita, podrá disfrutar del aval del Estado en los términos señalados en el Decreto-ley 5/1967, de 8 de junio.

e) El Estado facilitará al concesionario las divisas o monedas extranjeras precisas para el pago de los principales e intereses de los préstamos y obligaciones que ésta concierte en el exterior, en la forma y con los requisitos que establece el citado Decreto-ley.

5. Un plan contable con determinación del sentido y significación de cada cuenta que lo integra, a cuyo efecto se le acompañará de una Memoria explicativa.

6. Las adiciones o modificaciones que hayan de hacerse a los proyectos y anteproyectos técnicos redactados por el Ministerio de Obras Públicas para su explotación en régimen de peaje o aquellas que a juicio de los concursantes supongan una reducción o ahorro en la programación. En especial serán objeto de especificación técnica el régimen de accesos a la autopista y el de las áreas de servicio, sujetándose estas últimas en cuanto a su determinación, a lo que al efecto se establece en el pliego de cláusulas de explotación.

7. El plan de realización de las obras en ritmo anual y tiempo máximo para su íntegra ejecución, entendiéndose por tal la construcción terminada en condiciones de inmediata puesta en servicio.

En el programa de construcción que presenten los licitadores deberán expresarse los siguientes extremos, referidos a los distintos tramos:

- a) Fecha de iniciación de las obras.
- b) Fecha de terminación de las mismas.
- c) Fecha de apertura al tráfico.

En todo caso, el programa de obras deberá formularse por los licitadores de tal forma que en diciembre de 1975 esté abierta al tráfico en su totalidad la autopista Bilbao-Behobia.

En la realización de las obras queda terminantemente prohibida la identidad entre concesionario y constructor, pudiendo acometerse éstas por Empresas constructoras nacionales o extranjeras. La contratación de obras con las casas constructoras se verificará conforme a los principios de publicidad y libre concurrencia, a través del procedimiento de concurso.

8. Proposición sobre el tiempo de duración concreta de la concesión, expresado en años, a contar desde el otorgamiento de la misma, sin que en ningún caso pueda exceder de cincuenta años.

9. Proposición concreta sobre la cuantía de los peajes, a cuyo efecto los concursantes deberán acompañar a sus ofertas un cuadro discriminado de tarifas aplicables al tráfico por la autopista, sin que en la formulación de dichos precios se puedan sobrepasar los siguientes límites:

- 0,60 pesetas-kilómetro para motocicletas.
- 1,25 pesetas-kilómetro para turismo y vehículos industriales, con carga no superior a 1.000 kilogramos.
- 2,00 pesetas-kilómetro para camiones de dos ejes.
- 2,50 pesetas-kilómetro para camiones con más de dos ejes o con remolque.

La discriminación de las tarifas de peaje podrá hacerse en función no sólo de la naturaleza y clase de los vehículos, sino también de la densidad del tráfico de determinadas horas, fechas o estaciones o la especial de algún tramo de autopista.

Las tarifas discriminadas en atención a cualquiera de los factores considerados no podrán exceder de los límites máximos anteriormente establecidos, salvo en el caso de que en un tramo de autopista superior a 10 kilómetros sea preciso construir túneles y viaductos en proporción que sobrepase al 10 por 100 del tramo total considerado, y siempre que entrañen una reducción apreciable en la distancia a recorrer, en cuyo caso las tarifas ofertadas para este tramo podrán exceder de las anteriormente señaladas hasta en un 30 por 100.

Las tarifas ofrecidas por los concursantes deberán ofrecerse descompuestas en los diferentes elementos que integran el coste de explotación, de tal forma que en cualquier caso pueda conocerse la repercusión que en el total de la tarifa pueda producir la variación unitaria de alguno de estos elementos.

La concesionaria tendrá derecho a la revisión de las tarifas de peaje inicialmente aprobadas. La revisión tendrá como fundamento exclusivo el incremento en los costes de construcción o explotación de la autopista.

10. Estudio referido a cada tramo de autopista o, en su caso, a la totalidad de ésta, en el que las Empresas concursantes expresen la intensidad media diaria cifrada en una unidad tipo-vehículos de turismo que consideren necesaria para garantizar la rentabilidad mínima de la concesión, computándose a estos efectos tanto los ingresos procedentes de la explotación de la autopista como los de sus áreas de servicio.

Las Empresas que lo estimen necesario podrán solicitar del Estado que en el caso de serles otorgada la concesión se comprometa a satisfacer la diferencia entre los ingresos correspondientes a dicha intensidad media diaria mínima y la efectivamente registrada, siempre que esta diferencia no sea superior a 2.500 vehículos diarios, límite máximo a que se extiende el compromiso del Estado.

Las cantidades entregadas por el Estado por este concepto tendrán el carácter de anticipo sin interés y deberán serle integradas por la Empresa cuando la intensidad media real sobrepase en 1.000 unidades la considerada como mínima rentable. El exceso de recaudación sobre dicho volumen revertirá íntegramente al Estado hasta la cancelación total de los anticipos.

11. Proposición del concesionario sobre la explotación de los servicios comprendidos en el área de este nombre de la autopista; servicios que deberá gestionar mediante arriendo o cualquier otra clase de cesión temporal a terceros a través del sistema de concurso y por el tiempo que dure la concesión.

BASE QUINTA

Documentos que han de acompañar a la proposición

A la proposición, con las especificaciones contenidas en la base anterior, deberán unirse los siguientes documentos:

A) Los justificativos de la personalidad del concursante:

1. Tratándose de personas físicas de nacionalidad española se unirá testimonio notarial o fotocopia autorizada del Documento Nacional de Identidad. La comparecencia por representante se justificará, además, con primera copia de la escritura de mandato, debidamente bastantada por la Abogacía del Estado.

2. La personas jurídicas de nacionalidad española e índole privada acreditarán su personalidad y capacidad legal con testimonio bastante de los Estatutos sociales y certificado del Registrador Mercantil que acredite la vigencia sin contradicción de los extremos consignados en los Estatutos. La persona física firmante de la proposición a nombre de la Entidad de que se trate habrá de acreditar su capacidad para tal acto mediante unión del poder notarial a su favor otorgado, o, si se tratara de algún órgano social con facultad de obligar a la Entidad, certificación sobre la vigencia de su nombramiento para el desempeño del respectivo cargo, expedida por el Secretario del Consejo de Administración u órgano colegiado directivo de la Empresa concursante. Estos documentos serán bastantados por la Abogacía del Estado.

3. Las Corporaciones de Derecho Público, no comprendidas en alguno de los apartados del artículo primero de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, de 26 de diciembre de 1958, habrán de acreditar su capacidad para el concurso mediante la incorporación de certificación del órgano directivo, individual o colegiado, o de la persona, funcionario o autoridad que, según los Estatutos o Leyes reguladoras de su institución, tenga competencia para autorizar la concurrencia al concurso. La persona física firmante de la proposición acreditará su personalidad en la forma habitual y su representación con certificado del Secretario de la Corporación, o, en su caso, con poder notarial, debidamente bastantado.

4. Las personas físicas y jurídicas de nacionalidad extranjera acreditarán su personalidad mediante certificación al efecto, expedida por el Cónsul de su respectivo país acreditado en España.

Acreditarán tener plena capacidad para contratar y obligarse mediante la presentación de los documentos constitutivos, visados por la Embajada de España y traducidos por la Oficina de Interpretación de Lenguas del Ministerio de Asuntos Exteriores, así como un despacho expedido por su Embajada respectiva donde se certifique que, conforme a la legislación de su país, tiene capacidad para obligarse y celebrar contratos no sólo con particulares, sino también con Organismos públicos.

B) Declaración de los concursantes de no estar comprendidos en ninguna de las causas de incompatibilidad o incapacidad que para contratar con el Estado enumera el artículo cuarto de la vigente Ley de Contratos del Estado, en sus apartados uno al siete.

C) Declaración de un domicilio en Madrid habilitado para recibir toda clase de comunicaciones relacionadas con el presente concurso.

D) Resguardo de la constitución en la Caja General de Depósitos o en sus Sucursales, sea en metálico, sea en títulos de la Deuda Pública, de una fianza provisional por importe de treinta y cinco millones de pesetas.

Producirá idénticos efectos el aval bancario por la expresada suma como título de afianzamiento. Si los concursantes optaren por esta forma de garantía provisional, deberán presentar el documento original justificativo de su constitución, expedido con las formalidades legales requeridas por la Ley de Contratos del Estado.

La fianza a que se refiere este apartado será devuelta a los interesados inmediatamente después de la adjudicación del concurso. La fianza prestada por el adjudicatario quedará retenida hasta la formalización del contrato, en que será sustituida por la fianza definitiva en la cuantía y forma establecida en el pliego de cláusulas de explotación.

BASE SEXTA

Forma y lugar de la presentación de ofertas

Se entiende por oferta el conjunto de documentos formados por la proposición y demás enumerados en la base quinta anterior.

Las ofertas se presentarán en la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas, dentro de las horas habituales de despacho, mediante entrega en el Registro General. No se admitirán más ofertas que las presentadas en mano, rechazándose las remitidas por correo o cualquier otro procedimiento distinto de la entrega directa y personal.

El plazo para la admisión de ofertas terminará el día 15 de octubre de 1967.

Tanto las proposiciones como la restante documentación que las acompañe, y cuyo conjunto constituye la oferta, serán entregadas en sobres cerrados y lacrados, en cuyos anversos figurarán el nombre y domicilio del concursante, la firma y el nombre de la persona que suscribe la proposición y una leyenda que diga «Oferta para el concurso convocado por el Ministerio de Obras Públicas para la adjudicación de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista Bilbao-Behobia».

En un sobre se incluirá únicamente la proposición que abarque los extremos señalados en la base cuarta de este pliego y en cuyo anverso debe figurar la leyenda adicional «Proposición».

En otro sobre se reunirá la documentación reseñada en la base quinta, figurando en el anverso la leyenda adicional «Documentación complementaria».

Por el Registro General se entregará a cada licitador el correspondiente resguardo de haber efectuado su entrega, en el que constará el día y la hora en que tuvo lugar el número de sobres, con su título, que la componen.

BASE SÉPTIMA

Acto de apertura de las ofertas

En el primer día hábil siguiente a la fecha de terminación del plazo de presentación de ofertas tendrá lugar en la Dirección General de Carreteras ante la Mesa de contratación del Ministerio de Obras Públicas el acto público de apertura de los sobres que contienen la «documentación complementaria» de todos los ofertantes reseñando los documentos que cada uno aporta.

La Mesa procederá seguidamente a examinar la documentación señalada en el párrafo anterior y rechazará todas aquellas ofertas en las que sea incompleta la citada documentación o cuando ésta no reúna las condiciones requeridas, de acuerdo, en ambos extremos, con lo sobre el particular establecido en las presentes bases del concurso.

A continuación se procederá a la apertura de los sobres que contengan las proposiciones de las ofertas admitidas, dándose lectura de viva voz a cada una de aquéllas. Terminada la lectura correspondiente a la última proposición, se levantará acta de la sesión sin hacer adjudicación del concurso.

Las ofertas rechazadas podrán ser recogidas por los interesados una vez terminado el acto en el Registro General contra entrega del recibo que en su día se les expidió.

BASE OCTAVA

Adjudicación del concurso

Las proposiciones definitivamente admitidas serán estudiadas por el Ministerio de Obras Públicas que, en un plazo de un mes, a partir del acto de apertura de las proposiciones, calificará la oferta más ventajosa atendiendo a los diversos factores que integran la proposición.

Serán elementos a tener en cuenta para la calificación de las ofertas:

a) La solvencia y respaldo financiero de dichos promotores en orden a la constitución de la concesionaria apreciados en

aquellos extremos del pliego de cláusulas en que la Administración conceda iniciativa libre a los concursantes.

b) La especial disposición del plan financiero que se presente y la mayor proporción en que se encuentren los recursos de origen exterior en la financiación total de la obra.

c) Las características del programa de obras, con fechas de apertura al tráfico, apreciadas en su diversa complejidad.

d) El menor período de duración de la concesión.

e) La cuantía de las tarifas de peaje y la menor exigencia de garantía a prestar por el Estado a la concesionaria en la explotación.

f) Las adiciones o modificaciones que se hagan a los proyectos para la adaptación de los mismos al sistema de peaje e instalación de áreas de servicio complementarias.

En su función de estudio e información podrá el Ministerio de Obras Públicas solicitar de los concursantes las aclaraciones y datos que estime necesarios, sea por vía de aclaración o de información o por vía de ampliación. Dicha solicitud podrá versar lo mismo sobre datos técnicos que sobre datos económicos o financieros, siempre y cuando estén relacionados con el objeto de concurso y no supongan interferencia en otras actividades o aspectos de la Empresa. En todo caso, las eventuales informaciones adicionales que se soliciten se mantendrán en absoluto secreto.

Por Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del de Obras Públicas, se adjudicará el concurso al solicitante cuya oferta sea estimada más conveniente.

En el plazo de dos meses, a partir del otorgamiento de la concesión, el adjudicatario del concurso procederá a la constitución en forma legal de la Sociedad concesionaria. Transcurrido el plazo concedido, el adjudicatario perderá la fianza provisional, declarándose desierto el concurso.

El Decreto de adjudicación se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», considerándose este acto como notificación a los interesados a todos los efectos posibles.

BASE NOVENA

Formalización del contrato

En la fecha prefijada en el Decreto de adjudicación se procederá al otorgamiento del contrato entre la representación legal de la Sociedad concesionaria y la del Estado ante el Notario que designe el Ilustre Colegio Notarial de Madrid.

BASE DÉCIMA

Disposición general

En todo lo no previsto en las anteriores bases será de aplicación lo preceptuado por la Ley de Contratos del Estado de 8 de abril de 1965.

ORDEN de 10 de junio de 1967 por la que se aprueba el pliego de cláusulas de explotación de la autopista de peaje Bilbao-Behobia

Ilmo. Sr.: El Decreto 3225/1965, de 28 de octubre, sobre carreteras de peaje, autorizó al Ministro de Obras Públicas para establecer las condiciones que habrán de regir en la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de Bilbao-Behobia.

En su virtud, de conformidad con los dictámenes emitidos por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa y por el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de mayo del presente año,

Este Ministerio ha dispuesto:

Artículo único.—Se aprueba el adjunto pliego de cláusulas de explotación de la autopista de peaje Bilbao-Behobia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 10 de junio de 1967.

SILVA

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

Pliego de cláusulas de explotación de la autopista de peaje Bilbao-Behobia

TITULO PRIMERO

DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

La Sociedad concesionaria de la autopista Bilbao-Behobia revestirá necesariamente la forma de anónima, rigiéndose por la legislación general y, en particular, por la Ley de Sociedades Anónimas, si bien con las siguientes especialidades:

1.º Denominación.

La denominación de la Sociedad será libre, pero en alguna medida reflejará su calidad de concesionaria del Estado.