

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 16 de julio de 1970 por la que se declara a la Escuela de Conductores de la Armada, en San Fernando (Cádiz), dependiente del Ministerio de Marina, facultada para expedir permisos de conducción militares, susceptibles de canje por los civiles ordinarios.

Ilmo. Sr.: El artículo 267, apartado II, del Código de la Circulación, según la redacción dada por el Decreto 3268/1968, de 26 de diciembre, establece que los titulares de permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares legalmente facultados para ello pueden canjearlos por el correspondiente de los enumerados en el apartado I del artículo 262 del citado Cuerpo legal, determinándose tales Centros en las Ordenes del Ministerio de Industria de 12 de abril y 27 de septiembre de 1967.

Comprobado por los Servicios competentes del Ministerio de la Gobernación, al cual corresponde en la actualidad la competencia para declarar la aptitud técnica de los aspirantes a Conductores, conferida por Ley 85/1967, de 8 de noviembre, que la Escuela de Conductores de la Armada, en San Fernando (Cádiz), dependiente del Ministerio de Marina, cumple asimismo las condiciones necesarias para expedir permisos de conducción canjeables por los regulados en el repetido artículo 262 del Código de la Circulación.

Este Ministerio, a instancia del Alto Estado Mayor y de conformidad con lo prevenido en la disposición final segunda del Decreto 1393/1965, de 20 de mayo, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º A efectos de lo dispuesto en el apartado II del artículo 267 del Código de la Circulación, se declara legalmente facultado para expedir permisos de conducción de las clases A-1, A-2, B, C, D y E al Centro de enseñanza denominado Escuela de Conductores de la Armada, en San Fernando (Cádiz), dependiente del Ministerio de Marina.

Art. 2.º Para expedir los permisos de conducción que se señalan en el artículo anterior se procurará, dentro de las particulares necesidades de las Fuerzas Armadas, adaptarse lo más posible a las condiciones que se especifican en el artículo 264, incisos a) y e), del Código de la Circulación para obtener los permisos de conducción otorgados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Los titulares de permisos de conducción expedidos por la Escuela citada en esta Orden deberán cumplir las condiciones señaladas en el inciso a) del artículo 264 del Código de la Circulación para solicitar su canje por los correspondientes de los mencionados en el apartado I del artículo 262.

Art. 3.º El Centro indicado en el artículo primero deberá remitir a la Jefatura Central de Tráfico sesenta ejemplares, sin diligenciar, de cada uno de los modelos de permisos de conducción que expide.

Art. 4.º El citado Centro de enseñanza será inspeccionado, al menos una vez al año, por la Jefatura de Tráfico de la provincia donde se encuentra instalado, con el fin de comprobar que sigue reuniendo las condiciones que permitieron su autorización a los efectos indicados, debiéndose informar a la Jefatura Central de Tráfico sobre los cambios de emplazamiento del mismo.

Art. 5.º Cualquiera cambio de los medios o métodos de enseñanza deberán tener la previa conformidad de la Jefatura Central de Tráfico, con el fin de que exista la debida uniformidad en la enseñanza.

Art. 6.º La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 16 de julio de 1970.

GARCANO

Ilmo. Sr. Director general de la Jefatura Central de Tráfico.

ORDEN de 22 de julio de 1970 por la que se autoriza a la Jefatura Central de Tráfico para convocar pruebas de aptitud para Directores y Profesores de Escuelas particulares de Conductores.

Ilmo. Sr.: El Reglamento por el que se rige la autorización y funcionamiento de las Escuelas particulares de Conductores de vehículos de tracción mecánica, aprobado por Orden de 29 de marzo de 1969, establece las pruebas y los cursos de formación que han de superar quienes aspiren a ejercer como Directores o Profesores en Escuelas particulares de Conductores.

Sin embargo, no existe, hasta el momento, ningún Centro autorizado para el desarrollo de los cursos previstos en los artículos 14 y 20 del citado Reglamento y, por otra parte, la complejidad de las pruebas previstas en los artículos 13 y 19 no permite realizarlas con la urgencia impuesta por la escasez de personal directivo y docente en relación con las actuales necesidades.

Por ello, en tanto se establecen los referidos Centros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 275, I, del Código de la Circulación y en uso de la autorización concedida a este Ministerio por la disposición final primera del Decreto 3268/1968, de 26 de diciembre, vengo en disponer:

Artículo 1.º Queda en suspenso la aplicación de los artículos 13, 14, apartado e) del 18, 19 y 20 del Reglamento por el que se rige la autorización y funcionamiento de las Escuelas particulares de Conductores de vehículos de tracción mecánica, aprobado por Orden de 29 de marzo de 1969.

Art. 2.º Se autoriza a la Jefatura Central de Tráfico para que convoque las pruebas adecuadas con la finalidad de determinar la aptitud de quienes aspiren a obtener autorización para ejercer como Directores o Profesores en Escuelas particulares de Conductores.

Art. 3.º La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado-Gaceta de Madrid».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 22 de julio de 1970.

GARCANO

Ilmo. Sr. Director general de la Jefatura Central de Tráfico.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 14 de agosto de 1970 por la que se aprueba el pliego de bases que ha de regir en el concurso para la construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia.

Ilmo. Sr.: El artículo segundo del Decreto 1392/1970, de 30 de abril, en relación con el artículo séptimo del Decreto 3225/1955, de 28 de octubre, sobre carreteras de peaje, autorizó al Ministerio de Obras Públicas para restablecer las bases del concurso para el otorgamiento de la concesión de construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia.

En su virtud y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión celebrada el día 24 de julio de 1970.

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 Tarragona-Valencia.

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

Dios guarde a V. I. Madrid, 14 de agosto de 1970.

FERNANDEZ DE LA MORA

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

PLIEGO DE BASES PARA EL CONCURSO DE CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE LA AUTOPISTA TARRAGONA-VALENCIA

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

BASE PRIMERA

Objeto del concurso

Es objeto de este concurso la construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia.

A los efectos de programación, los licitadores podrán proponer la división de la autopista en tramos, justificando adecuadamente la necesidad o conveniencia de la misma.

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.

Conforme a lo establecido en el artículo primero del Decreto 1392/1970, de 30 de abril, la autopista Tarragona-Valencia será ampliable, en su caso, al tramo Valencia-Alicante, a la vista de las ofertas que puedan presentarse en tal sentido.

BASE SEGUNDA

Informaciones facilitadas por el Ministerio de Obras Públicas 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) Los estudios, a nivel de anteproyecto, de la autopista, redactados por el Ministerio de Obras Públicas.
- b) El resultado de los aforos de tráfico efectuados por el Ministerio de Obras Públicas sobre la zona de la autopista.
- c) El pliego de cláusulas de explotación que ha de regir en la adjudicación de la concesión.

La documentación que antepede podrá ser libremente examinada en las oficinas de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales 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 20 del Reglamento General de Contratación del Estado, aprobado por Decreto 3264/1967, de 28 de diciembre, podrán participar en el concurso todas las personas naturales o jurídicas, españolas o extranjeras, que tengan plena capacidad de obrar y no se hallen comprendidas en alguna de las circunstancias enunciadas en los apartados 1 al 7 de dicho artículo 20.

El adjudicatario, de acuerdo con el apartado segundo del artículo octavo de la Ley 55/1960, de 22 de diciembre, 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 presente pliego de bases y con el de cláusulas de explotación en todos aquellos puntos regulados imperativamente en los mismos.
2. Una relación de los promotores, personas individuales o sociales de la futura Sociedad concesionaria.
3. Un proyecto de Estatutos sociales de la Sociedad concesionaria en el que se definan todos aquellos extremos cuya concreción queda a la iniciativa particular y con sujeción a los siguientes principios:
 - a) La Sociedad concesionaria ha de adoptar necesariamente la forma de Sociedad anónima.
 - b) El capital fundacional de la Sociedad concesionaria no podrá ser inferior al 20 por 100 de la inversión total prevista para el primer año en el programa que se establezca en la resolución de adjudicación del concurso.
 - c) En los ejercicios subsiguientes al primero se mantendrá la relación proporcionalidad entre la cifra de capital social y la inversión prevista, de tal forma que en todo momento el capital represente al menos el 20 por 100 del total de las inversiones realizadas.
 - d) Las personas naturales y jurídicas no públicas de nacionalidad extranjera y las personas naturales y jurídicas de nacionalidad española, residentes o domiciliadas fuera de España, podrán ostentar la titularidad de acciones de la concesionaria, siempre que el montante total de las así poseídas no rebase el 50 por 100 de los títulos en circulación.
 - e) Las acciones que se emitan como contravalor de las aportaciones patrimoniales a la Sociedad concesionaria serán nominativas, en todo caso, sin que pueda modificarse dicho carácter durante el período concesional.
 - f) Cláusula expresa de que la Sociedad concesionaria en su obtención de capital ajeno sólo podrá emitir obligaciones, bonos u otros títulos semejantes en el mercado interior de capitales, siempre que, en cada ejercicio, su importe no rebase el 30 por 100 de la inversión prevista y que los créditos con cargo al mercado exterior de capitales representen como mínimo el 50 por 100 de dicha inversión prevista. (Esta cláusula debe figurar en los Estatutos, aunque luego se destaque en el plan financiero)

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 las inversiones y a las garantías de su real efectividad, con arreglo a las siguientes normas generales:

a) La financiación de la inversión total deberá realizarse al menos en el 50 por 100 con cargo al ahorro exterior.

La financiación con cargo al ahorro interior, tanto en el capital social como en los recursos ajenos, por razón de obligaciones, bonos u otros títulos semejantes, habrá de ser realizada y suscrita por personas naturales o jurídicas de nacionalidad española, residentes o domiciliadas en España.

La parte del capital social suscrito por personas naturales o jurídicas de nacionalidad extranjera, o de nacionalidad española, residentes o domiciliadas fuera de España, y el resto de los recursos ajenos necesarios para completar la financiación de las obras deberán obtenerse en el mercado exterior de capitales.

b) La Sociedad concesionaria podrá emitir obligaciones, bonos u otros títulos semejantes que representen una deuda de la Sociedad para con terceras personas, limitándose al 30 de 100 de la inversión total al final de cada ejercicio su posible colocación en el mercado interior de capitales.

c) De acuerdo con el Decreto-ley 5/1960, de 25 de abril, queda autorizada la Sociedad 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 interiores en el triple del capital social desembolsado. No se imputarán a los efectos de este límite las emisiones garantizadas con hipoteca constituida a favor de los tenedores presentes y futuros de estos títulos y garantizadas con prenda de efectos públicos.

d) Cuando la Sociedad concesionaria apele al crédito en el mercado, tanto exterior como interior de capitales, mediante la colocación de obligaciones, bonos u otros títulos semejantes que representen una deuda de la Sociedad para con terceras personas, corresponderá al Consejo de Ministros autorizar las emisiones y todas sus características, así en la cuantía de las operaciones como en las modalidades de los títulos.

e) En el caso de producirse variaciones en la paridad de la peseta durante el plazo de la concesión que hagan más onerosa para la Sociedad concesionaria la obligación de devolver el principal y los intereses de los préstamos y obligaciones concertados en el mercado exterior de capitales para la financiación de la obra, el Gobierno otorgará, a petición de aquélla, una prórroga del período concesional en la forma prevista en el pliego de cláusulas de explotación.

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

6. Un anteproyecto elaborado en base a los estudios realizados por el Ministerio de Obras Públicas, a los que se refiere el epígrafe a) de la base segunda con las adiciones o modificaciones que, a juicio del concursante, supongan una reducción o ahorro en la programación. En especial, será 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.

Dicho anteproyecto deberá constar de los documentos que se señalan en el artículo 61 del Reglamento General de Contratación del Estado

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

En el citado Plan deberán expresarse los siguientes extremos, referidos a los distintos tramos:

- a) Plazo para la iniciación de las obras, que en ningún caso podrán empezar antes del 1 de octubre de 1971.
- b) Plazo para la terminación de las mismas.
- c) Plazo para la apertura al tráfico.

En todo caso el Plan de realización de las obras deberá formularse por los licitadores de tal forma que en un plazo máximo de cincuenta meses esté abierto al tráfico el 60 por 100 de la longitud de toda la autopista Tarragona-Valencia y que la totalidad de la misma quede abierta al tráfico en un plazo máximo de setenta y cuatro meses. Todos estos plazos se contarán a partir de la fecha de publicación del Decreto de adjudicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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 de los vehículos tipo siguientes:

- a) Motocicletas.
- b) Vehículos de turismo con cilindrada inferior a 900 centímetros cúbicos.
- c) Vehículos de turismo con cilindrada no inferior a 900 centímetros cúbicos y vehículos industriales con carga no superior a 1.000 kilogramos.
- d) Camiones de dos ejes.
- e) Camiones de tres o más ejes.

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 en determinadas horas, fechas o estaciones, o las especiales características de algún tramo de la autopista.

En cualquier caso, las tarifas por vehículo/kilómetro que se propongan deberán cumplir las condiciones siguientes:

- La tarifa mínima no será inferior a 0,25 ptas./km.
- La tarifa máxima no será superior a 3,00 ptas./km.
- La relación entre las tarifas relativas a los vehículos tipo definidos anteriormente como e) y c) no será superior a 2.

La Sociedad concesionaria tendrá derecho a la revisión de las tarifas de peaje inicialmente aprobadas únicamente en los casos y en la forma que se establecen en el pliego de cláusulas de explotación.

10. Estudio referido al total de la autopista en el que las Empresas concursantes expresen la intensidad media diaria, cifrada en vehículos tipo c), que permita garantizar, a su juicio, la rentabilidad mínima de la concesión, con exclusión de la que se pueda obtener de la explotación de las áreas de servicio.

La indicada intensidad media diaria vendrá dada por una expresión del tipo:

$$(IMD)_{ci} = \frac{\sum (IMD)_{ci} L_i T_{ci}}{\sum L_i T_{ci}}$$

en la que:

(IMD)_{ci} es la intensidad media diaria mínima de rentabilidad en vehículos tipo c) que se propone para el total de la autopista.

(IMD)_{ci} es la intensidad media diaria mínima de rentabilidad en vehículos tipo c) que se suponen en el tramo «i».

L_i es la longitud en kilómetros del tramo «i».

T_{ci} es la tarifa vigente en pesetas/kilómetro para vehículos tipo c) en el tramo «i».

Los valores (IMD)_{ci} se obtendrán convirtiendo las intensidades medias diarias correspondientes a cada tipo de vehículos en sus equivalentes para vehículos tipo c), mediante la expresión:

$$(IMD)_{ci} = \frac{\sum (IMD)_{xi} T_{xi}}{T_{ci}}$$

en la que:

(IMD)_{xi} son las intensidades medias diarias de mínima rentabilidad en los distintos tipos de vehículos que se suponen en el tramo «i».

T_{xi} son las tarifas en pesetas/kilómetro para los distintos tipos de vehículos en el tramo «i».

T_{ci} es la tarifa vigente en pesetas/kilómetro para vehículos tipo c) en el tramo «i».

Las Empresas que lo estimen necesario podrán solicitar de la Administración que, en el caso de que les sea otorgada la concesión, se comprometa a satisfacer la diferencia entre los ingresos correspondientes a la intensidad media diaria de mínima rentabilidad, (IMD)_{ci}, y los efectivamente registrados, que se calcularán a partir de la intensidad media diaria real, (IMD)_r, definida por la siguiente expresión:

$$(IMD)_r = \frac{\sum (IMD)_{ci} L_i T_{ci}}{\sum L_i T_{ci}}$$

en la que:

(IMD)_r es la intensidad media diaria real en vehículos tipo c) para el total de la autopista.

(IMD)_{ci} es la intensidad media diaria real en vehículos tipo c) en el tramo «i».

L_i es la longitud en kilómetros del tramo «i».

T_{ci} es la tarifa vigente en pesetas/kilómetro para vehículos tipo c) en el tramo «i».

Los valores (IMD)_{ci} se obtendrán convirtiendo las intensidades medias diarias correspondientes a cada tipo de vehículos en sus equivalentes para vehículos tipo c), mediante la expresión:

$$(IMD)_{ci} = \frac{\sum (IMD)_{xi} T_{xi}}{T_{ci}}$$

en la que:

(IMD)_{xi} son las intensidades medias diarias reales en los distintos tipos de vehículos en el tramo «i».

T_{xi} son las tarifas en pesetas/kilómetro para los distintos tipos de vehículos en el tramo «i».

T_{ci} es la tarifa en pesetas/kilómetro para vehículos tipo c) en el tramo «i».

De acuerdo con lo anteriormente indicado, la cantidad a abonar por la Administración, en su caso, será:

$$Q = [(IMD)_{ci} - (IMD)_r] \sum L_i T_{ci}$$

Se establece como límite máximo del compromiso de la Administración el valor de Q, que corresponde a:

$$[(IMD)_{ci} - (IMD)_r] = 4.000$$

Las cantidades entregadas por la Administración por este concepto tendrán el carácter de anticipos sin interés y deberán serle reintegradas por la Sociedad concesionaria cuando la intensidad media real sobrepase en 1.500 unidades la considerada como mínima rentable. El exceso de recaudación sobre dicho volumen revertirá íntegramente a la Administración hasta la cancelación total de los anticipos.

11. Proposición sobre la explotación de las áreas de servicio de la autopista, conforme se establece en el pliego de cláusulas de explotación.

12. Los licitadores podrán presentar una o más proposiciones concretas sobre la integración en la concesión de las actuales variantes de la CN-340, en el Perelló y Amposta, sobre las bases de que la concesionaria vendrá obligada a completar las obras ejecutadas por el Estado con las que se requerirán para su utilización como autopista y de que deberá respetarse la continuidad de la CN-340, libre de peaje.

13. Estudio económico-financiero en el que se especifiquen con claridad los ingresos previstos, tanto por lo que se refiere a las aportaciones de capital, créditos y anticipos solicitados como los debidos a los ingresos por peaje o explotación de las áreas de servicio, así como los gastos de todo orden, para poder establecer la imputación de beneficios.

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:

1. Los justificativos de la personalidad del concursante:

a) Tratándose de personas naturales de nacionalidad española, se unirá testimonio notarial o fotocopia del documento nacional de identidad. La comparecencia por representante se justificará, además, con primera copia de la escritura de mandato, debidamente bastantada por la Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas.

b) Las personas jurídicas de nacionalidad española e indole privada acreditarán su personalidad y capacidad legal con testimonio de los Estatutos sociales y certificado del Registrador mercantil que acredite la vigencia sin contradicción de los extremos consignados en los Estatutos. La persona natural 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 con facultad de obligar a la Entidad, con 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 Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas.

c) 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 o certificación del Órgano directivo, individual o colegiado de la persona, funcionario o autoridad que, según los Estatutos o Leyes reguladoras de su institución, tengan competencia para autorizar la concurrencia al concurso. La persona natural 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.

d) Las personas, naturales o jurídicas, de nacionalidad extranjera acreditarán su personalidad mediante certificación al efecto expedida por el Consul de su respectivo país acreditado en España.

Acreditarán además 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, en el cual 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.

2. Declaración de los concursantes de no estar comprendidos en ninguna de las causas de incompatibilidad o incapacidad para contratar con el Estado, que enumera el artículo 20 del Reglamento General de Contratación del Estado, en sus apartados 1 al 7.

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

4. 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 cincuenta millones de pesetas.

Producirá idénticos efectos el aval bancario por la expresada suma como título de afianzamiento. Si los concursantes

optaran 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 y su Reglamento de aplicación.

La fianza a que se refiere este epígrafe 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 establecidas 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 formado 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 su Sección de Contratación y Asuntos Generales. 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.

La admisión de ofertas terminará a las doce horas del día en que se cumpla el plazo de cuatro meses naturales, contados a partir de la fecha de publicación de los pliegos de bases y de cláusulas en el «Boletín Oficial del Estado».

Tanto las proposiciones como la restante documentación que las acompañe, y cuyo conjunto constituye la oferta, se entregarán en sobre cerrado y lacrado, en cuyos anversos figurará 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 Estado para la adjudicación de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia».

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 la indicada Sección de Contratación y Asuntos Generales de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales 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 y el número de sobres, con sus títulos, 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, y a las once horas, tendrá lugar en la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, ante la Mesa de Contratación designada al efecto por el 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 casos con lo 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 la indicada Sección de Contratación y Asuntos Generales de la Dirección General de Carreteras, contra entrega del recibo que en su día se les expidió.

BASE OCTAVA

Adjudicación del concurso

Las proposiciones definitivamente admitidas serán estudiadas por una Comisión, integrada por:

- El Director general de Carreteras y Caminos Vecinales, que actuará como Presidente.
- El Director general de lo Contencioso del Estado.
- El Director general del Patrimonio del Estado.
- El Director general del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo.

- El Secretario general técnico del Ministerio de Obras Públicas.
- El Delegado del Gobierno en la Sociedad Concesionaria de Autopistas Nacionales de Peaje.
- El Subdirector general de Proyectos y Obras de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.
- Un Abogado del Estado de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas.
- El Jefe del Gabinete Técnico de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, que actuará como Secretario.

La Comisión, en el plazo de dos meses 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 Sociedad concesionaria, apreciados en aquellos extremos del pliego de cláusulas que dejan a la iniciativa libre a los concursantes, así como la experiencia de aquéllos en materia de promoción y construcción de autopistas de peaje.
- b) La factibilidad del plan financiero que se presente y las garantías documentales y de todo orden a efectos de la obtención de los recursos necesarios, tanto exteriores como interiores.
- c) El plan contable propuesto, con su Memoria explicativa.
- d) La inversión total prevista en razón a los estudios, proyectos, expropiaciones, construcción, explotación, gastos de administración y financieros y demás similares.
- e) El plan de realización de las obras, con los plazos de su apertura al tráfico.
- f) El período de duración de la concesión.
- g) La cuantía de las tarifas unitarias de peaje y la discriminación de las mismas.
- h) Los anticipos eventuales, solicitados de acuerdo con el apartado 19 de la base cuarta, y las previsiones sobre la devolución de dichos anticipos.
- i) La proporción entre fondos de financiación exterior e interior.
- j) Las proposiciones que se hagan sobre la explotación de las áreas de servicio.
- k) La propuesta de integración de las variantes del Perelló y Amposta de la CN-340.
- l) La factibilidad del estudio económico-financiero, en el que se tendrán en cuenta las inversiones y gastos totales y las previsiones de ingresos. Para calcular la imputación de beneficios se tendrá en cuenta, en el apartado 11 del título I del pliego de cláusulas de explotación los impuestos vigentes y las condiciones especiales de régimen fiscal que se indican en el título V del citado pliego. En cuanto a las amortizaciones, debe tenerse también en cuenta el artículo tercero del citado título V.

En su función de estudio e información, la Comisión a que en la presente base se refiere podrá solicitar de los concursantes las explicaciones y datos que estime necesarios, sea por vía de aclaración o de información o por la de ampliación. Dicha solicitud podrá versar lo mismo sobre los datos técnicos que sobre los económicos y financieros, siempre y cuando estén relacionados con el objeto del concurso y no supongan interferencia en otras actividades o aspectos del grupo concursante. En todo caso, las eventuales informaciones adicionales que se soliciten se considerarán reservadas hasta la resolución del concurso.

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 indicado plazo sin haber cumplido esta obligación, perderá la fianza provisional, declarándose aquél desierto.

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

BASE NOVENA

Formalización del contrato

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

BASE DÉCIMA

Disposiciones generales

En todo lo no previsto en las anteriores bases será de aplicación lo preceptuado por la Ley de Contratos del Estado y su Reglamento de aplicación.