

General de Aragón, para las acciones a desarrollar en los centros penitenciarios, los Directores de los mismos, quienes podrán delegar tal representación en el Subdirector o Jefe de Servicios Médicos.

Novena. *Duración del Convenio.*—El presente Convenio entrará en vigor el día de su firma y su duración será de un año, entendiéndose tácitamente prorrogado por años naturales sucesivos de no mediar denuncia de las partes, con una antelación mínima de dos meses.

Décima.—El presente Convenio se encuentra excluido del ámbito de aplicación de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.1.c) de la misma, siendo la jurisdicción contencioso-administrativa la competente para conocer de los litigios que puedan surgir en aplicación del mismo.

Y, en prueba de conformidad, firman el presente Convenio en lugar y fecha indicados.—Por el Ministerio del Interior, Jaime Mayor Oreja.—Por el Departamento de Sanidad, Bienestar Social y Trabajo, Fernando Labena Gallizo.

MINISTERIO DE FOMENTO

12784 *ORDEN de 4 junio de 1999 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje: «Autopista A-6 conexión con Segovia y autopista A-6 conexión con Ávila y para la concesión y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero».*

El artículo 6 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre Construcción, Conservación y Explotación de las Autopistas en Régimen de Concesión, así como la cláusula 4 del pliego de cláusulas generales en la materia, aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero, establecen la competencia del Ministerio de Fomento para aprobar los pliegos de cláusulas administrativas particulares a que habrán de acomodarse las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de autopistas.

Aprobados por este departamento los anteproyectos referentes a la autopista de peaje: «Autopista A-6-conexión con Segovia y autopista A-6-conexión con Ávila y para la construcción y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero», procede, de conformidad con el citado artículo 6 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, la aprobación del correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares.

En su virtud, he dispuesto:

Aprobar el adjunto pliego de cláusulas administrativas particulares a que deberá ajustarse la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje: «Autopista A-6-conexión con Segovia y autopista A-6-conexión con Ávila, y para la construcción y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero».

Madrid, 4 de junio de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes.

PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA EL CONCURSO POR PROCEDIMIENTO ABIERTO DE LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS TRAMOS DE AUTOPISTA DE PEAJE: AUTOPISTA A-6-CONEXIÓN CON SEGOVIA Y AUTOPISTA A-6-CONEXIÓN CON ÁVILA Y PARA LA CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA DE PEAJE A-6, TRAMO VILLALBA-ADANERO

TÍTULO I

Bases del concurso

1. Régimen jurídico-administrativo del concurso

El Ministerio de Fomento convoca concurso público por procedimiento abierto para la adjudicación de la concesión administrativa objeto de este

concurso. Dicho concurso se regirá por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para la Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión; por la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas; por las prescripciones de este pliego y por las del pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, en lo que no resulte válidamente modificado por el anterior.

2. Objeto y características del concurso

El concurso será único para la totalidad del objeto que se describe en los cuatro puntos siguientes:

1. La construcción, conservación y explotación del tramo de autopista de peaje: Autopista A-6-conexión Segovia, según el anteproyecto clave AO-SG-07, aprobado definitivamente por Resolución del Ministerio de Fomento de 4 de junio de 1999.

El concurso comprende la totalidad de los itinerarios de dicho tramo con los puntos de origen y fin y ubicación de enlaces previstos en el anteproyecto mencionado.

El plazo de duración de la concesión de este tramo no será inferior a veinticinco años, ni superior a cuarenta, estableciéndose el plazo definitivo de acuerdo con el procedimiento previsto en la cláusula 33 de este pliego.

2. La construcción, conservación y explotación del tramo de autopista de peaje: Autopista A-6-conexión Ávila. Para la construcción de dicho tramo los licitadores deberán presentar necesariamente dos proposiciones alternativas:

Alternativa A: Tramo Ávila-El Espinar, según el anteproyecto de clave AO-1-E-123 A, aprobado definitivamente por Resolución del Ministerio de Fomento de 4 de junio de 1999.

Alternativa B: Tramo Ávila-Villacastín, según el anteproyecto de clave AO-1-E-123 B, aprobado definitivamente por Resolución del Ministerio de Fomento de 4 de junio de 1999.

El concurso comprende la totalidad de los itinerarios de dicho tramo con los puntos de origen y fin y ubicación de enlaces previstos en el anteproyecto mencionado.

El plazo de duración de la concesión de este tramo no será inferior a veinticinco años, ni superior a cuarenta, estableciéndose el plazo definitivo de acuerdo con el procedimiento previsto en la cláusula 33 de este pliego.

3. La conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero. Dicho tramo se incorporará en su totalidad a la concesión de los dos tramos anteriores siéndole de aplicación las normas que regulen la conservación y explotación de los mismos, así como su régimen económico financiero.

El concurso comprende la totalidad del itinerario de dicho tramo con los puntos de origen y fin de la concesión actualmente existente.

La incorporación a la concesión de este tramo se producirá el 29 de enero del año 2018 por un período de tiempo que se fijará de acuerdo con el procedimiento previsto en la cláusula 33 de este pliego.

4. Como consecuencia de la entrada en servicio de los nuevos tramos de autopista se hacen necesarias las actuaciones que se exponen a continuación:

a) Variante de Guadarrama.—Es objeto del presente concurso la construcción para su posterior entrega a la Administración de las obras del mencionado tramo, según el proyecto de trazado de clave T3-M-10010 aprobado por la Dirección General de Carreteras el 4 de junio de 1999 y teniendo en cuenta las prescripciones establecidas en la aprobación del mismo.

b) Ampliación de la autopista A-6, en su tramo libre de peaje, entre el nudo de la M-50 y Villalba. Se trata de la construcción de un cuarto carril por sentido con el fin de aumentar la capacidad de la autopista en el tramo mencionado. Los aspectos constructivos de esta ampliación se refieren en la cláusula 21 de este pliego. Es objeto del presente concurso la construcción para su posterior entrega a la Administración de las obras del mencionado tramo.

3. Información a facilitar por el Ministerio de Fomento a los posibles licitadores

A partir del día siguiente a la publicación de este pliego en el «Boletín Oficial del Estado», los posibles licitadores tendrán a su disposición, para su libre examen, la siguiente documentación:

1. El anteproyecto de clave AO-1-E-123 A, aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en

la aprobación definitiva del mismo, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

2. El anteproyecto de clave AO-1-E-123 B, aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del mismo, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

3. El anteproyecto de clave AO-SG-07, aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del mismo, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

4. El proyecto de trazado de clave T3-M-10010 para la variante de Guadarrama, aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en su aprobación, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el adjudicatario en la redacción de los proyectos.

Dicha documentación que antecede podrá ser examinada en las dependencias del Ministerio de Fomento, de lunes a viernes, entre las nueve y las catorce treinta horas, en la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras.

4. *Requisitos que han de reunir los concursantes*

Podrán presentar proposiciones al concurso las personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, que reúnan los requisitos exigidos por el artículo 8.1 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, en su redacción dada por la disposición adicional quincuagésima segunda de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que exceptúa el requisito del apartado k) del artículo 20 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas. Dichos requisitos se acreditarán en la forma establecida en la cláusula sexta de este pliego de cláusulas administrativas particulares.

Podrán concursar varios promotores en conjunto sin que sea necesaria la formalización de su agrupación en escritura pública. Estos conjuntos de promotores responderán solidariamente ante la Administración y deberán nombrar ante la misma un representante o apoderado único.

5. *Extremos que han de comprender las proposiciones*

En las proposiciones a presentar por los licitadores figurarán necesariamente todos los extremos indicados en la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, en cuanto no haya sido modificado por la normativa posterior o el presente pliego.

En concreto han de señalarse las siguientes especialidades:

1. En el supuesto de que la sociedad concesionaria estuviese ya constituida, la relación a que hace referencia la letra a) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se entenderá referida a una relación de los miembros del Consejo de Administración de la misma y de las personas físicas o jurídicas que ostenten una participación directa o indirecta igual o superior al 1 por 100 en el capital social de dicha sociedad concesionaria.

2. La letra b) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se entenderá referida a la cláusula 11 del título II de este pliego.

3. La referencia que la letra c) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales realiza a la sección 2 del capítulo III de dicho pliego habrá de entenderse con las modificaciones que a dicha sección se introducen en el título III de este pliego.

4. Las modificaciones o adiciones a que hace referencia la letra d) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales podrán referirse a los documentos mencionados en la cláusula 3 de este pliego.

5. El plan de realización de las obras, a que alude el apartado e) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, deberá referirse a la totalidad de las correspondientes a los tramos de autopista de peaje referidos en los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula 2 de este pliego.

Dicho plan vendrá acompañado del correspondiente diagrama de relaciones y precedencias, justificativo del mismo en ritmo anual y tiempo máximo para su íntegra ejecución, entendiéndose por tal la construcción terminada en condiciones de inmediata puesta en servicio. El citado plan deberá asimismo expresar los siguientes extremos referidos a cada tramo:

Plazo para la presentación de proyectos de trazado y construcción, que en ningún caso será superior a dos y cuatro meses respectivamente, desde la fecha del Real Decreto de adjudicación.

Plazo para la iniciación de las obras, que en ningún caso será inferior a dos meses desde la fecha de presentación del proyecto de construcción.

Plazo para la terminación de las mismas, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 19.

Plazo para la apertura al tráfico, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 19.

Por tanto, no resulta de aplicación lo indicado a este respecto en la cláusula 64 del pliego de cláusulas generales.

Será requisito imprescindible para la apertura al tráfico y comienzo de la explotación de los tramos de autopista de peaje a que se refieren los puntos 1 y 2 de la cláusula 2 de este pliego la entrega a la Administración y la puesta en servicio de las obras a las que se refiere el punto 4 de la misma cláusula.

6. Con respecto al volumen de inversión total previsto a que se refiere la letra f) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se tendrán en cuenta los siguientes puntos:

a) Dicho importe incluirá el volumen de inversión total previsto para la construcción de los tramos de autopistas y obras de adecuación y ampliación referidos en los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula 2 de este pliego.

b) El volumen de inversión total previsto para las obras a que hace referencia el punto 4 de la citada cláusula 2 de este pliego se deducirá íntegramente del volumen de inversión total en autopista en el activo de la Sociedad Concesionaria con cargo a una cuenta de «Gastos a Distribuir en Varios Ejercicios». Dicha cuenta se amortizará con cargo a gastos de cada ejercicio a lo largo de la vida de la concesión en idéntico porcentaje que el dotado como fondo de reversión para la inversión en autopista.

c) Con respecto a la concesión para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, se considerará que la Administración la pondrá a disposición del adjudicatario sin coste alguno, en perfecto estado de uso y condiciones de inmediata apertura al tráfico el 29 de enero de 2018.

Dichas obras se incorporarán al activo de la sociedad concesionaria a un valor estimado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, creándose en el pasivo del balance de la Sociedad Concesionaria un importe equivalente al registrado en el activo que corresponderá al fondo de reversión íntegramente dotado de esta autopista.

Las inversiones necesarias para la conservación durante el periodo concesional de dicho tramo de autopista recibirán el mismo tratamiento que las inversiones de mantenimiento de los otros dos tramos de autopista de peaje objeto de la concesión.

7. El sistema de peaje a que se refiere la letra n) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se ajustará a las siguientes indicaciones:

a) En el tramo A-6-conexión Segovia, según lo descrito en el anteproyecto correspondiente:

Una barrera de peaje troncal próxima a la conexión con la A-6 situada en San Rafael, que en su sentido hacia Segovia será operada por el actual concesionario de la autopista Villalba-Adanero y en la que, en el sentido hacia Madrid, se cobrará el recorrido efectuado y se proporcionará la tarjeta de tránsito identificativa del recorrido para que el usuario acceda al peaje troncal de la A-6 Villalba-Adanero.

Una barrera de peaje semitroncal para el cobro del recorrido Madrid-Segovia y dos áreas de peaje en los accesos de Otero de Herreros y de Ortigosa para el control y cobro de recorridos parciales. El enlace de Segovia será de acceso libre.

b) En el tramo A-6-conexión Ávila, el sistema de peaje previsto para cada una de las alternativas definidas en el punto 2 de la cláusula 2 de este pliego se describen en el anteproyecto correspondiente:

Alternativa A: Ávila-El Espinar. Se han previsto dos estaciones de peaje: Una en El Espinar, operada por el concesionario de la A-6 tramo Villalba-Adanero, que servirá, en sentido hacia Ávila, para el pago del recorrido por esta autopista y, en sentido hacia Villalba, para facilitar la tarjeta de tránsito para la posterior identificación del itinerario; y otra, situada en Berrocalejo entre Bernuy-Saliner y Urraca-Miguel para el abono de los peajes de la autopista Ávila-El Espinar.

Alternativa B: Ávila-Villacastín. El sistema de peaje previsto, similar al de la alternativa A, consta de dos estaciones de peaje: una en Villacastín, operada por el concesionario de la autopista Villalba-Adanero para el pago del recorrido por esta autopista o para tomar la tarjeta de tránsito identificativa del itinerario; y otra, en las proximidades de Ávila, para el abono del peaje de la autopista Ávila-Villacastín.

c) El sistema de peaje, ubicación de enlaces y estaciones de peaje en la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, serán los vigentes hasta el 29 de enero del año 2018, con las modificaciones que se deriven de las conexiones de las nuevas autopistas que se determinarán de acuerdo con las previsiones de los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de autopistas.

Se admitirán propuestas sobre la estructura de cobro de peajes que permitan racionalizar el sistema a los efectos de disminuir el número de paradas para el usuario.

8. A los efectos de la letra p) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales la duración de la concesión objeto de este concurso no será superior a cuarenta años ni inferior a veinticinco años a partir de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Real Decreto de adjudicación de este concurso. La duración exacta de la concesión para cada uno de estos tramos se establecerá conforme al procedimiento descrito en la cláusula 33 del presente pliego.

9. Las letras q) y r) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se entenderán conforme a lo dispuesto a continuación:

a) Cantidades previstas por el concursante para la construcción de las obras e instalaciones, detalladas para cada tramo susceptible de explotación independiente, que constituirán el valor máximo a aplicar en cada uno de ellos para todos los supuestos en que proceda valoración y en especial para los contemplados en el título X de este pliego.

Estas cantidades no incluirán, en ningún caso, costes distintos a los señalados, como pueden ser los de constitución de la sociedad concesionaria, estudios y proyectos, dirección de obras, gastos financieros, etc.

b) Cantidades previstas para el abono de las expropiaciones, detalladas por tramos susceptibles de explotación independiente, que constituirán el valor máximo a aplicar en cada uno de ellos a todos los efectos para los que proceda su valoración y en especial para los supuestos contemplados en el título X de este pliego.

c) Cantidades previstas para la adquisición de bienes inmuebles cuya incorporación sea necesaria para la explotación, que constituirán el valor máximo a aplicar a cada uno de ellos a todos los efectos para los que proceda su valoración y en especial para los supuestos contemplados en el título X de este pliego.

d) Para cada uno de los conceptos referidos en las letras a), b) y c) anteriores, se desglosarán las cantidades previstas para los tres tramos referidos en los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula 2 del presente pliego.

A la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, a que se refiere el punto 3 de la cláusula 2 de este pliego no corresponderá valor alguno por los conceptos referidos en las letras a), b) y c) anteriores, excepto en los casos de expropiaciones, obras o bienes incorporados a la explotación con posterioridad a la integración de dicho tramo en la concesión objeto de este concurso, en cuyo caso le resultará aplicable lo dispuesto en el párrafo anterior.

El importe correspondiente a los conceptos referidos en las letras a), b) y c) anteriores con respecto a las obras a que se refiere el punto 4 de la cláusula 2 de este pliego, se entenderá como límite de la responsabilidad patrimonial de la Administración por el importe neto de los «Gastos a distribuir entre varios ejercicios» conforme se define en la letra d) del punto 2 de la cláusula 35 de este pliego.

10. El plan económico-financiero previsto en el apartado t) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales lo realizará el concesionario para el plazo de concesión en función de todas las hipótesis que efectúe que afecten al citado plan, dentro de los límites contemplados en la cláusula 33 de este pliego. Este plan tendrá el carácter de básico y será válido, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 47 del pliego de cláusulas generales, para los primeros veinte años de la concesión. En el año 21 de la concesión, y una vez conocido el ajuste del plazo concesional en función de los tráficos reales habidos, presentará un nuevo plan económico-financiero con el plazo determinado, que deberá ser nuevamente aprobado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas. El citado plan básico se atenderá a las siguientes especialidades:

a) La presentación formal del mismo se realizará tanto en papel impreso, como en soporte informático compatible con Microsoft Excel para Windows 95. En caso de discrepancia entre los datos contenidos en ambos formatos prevalecerá la versión impresa. El plan económico-financiero incluirá:

i) Cuenta de pérdidas y ganancias anuales que recogerá la previsión de resultados y su distribución durante el periodo concesional.

ii) Balances de situación previstos al cierre de cada ejercicio durante el periodo concesional.

iii) Estados de flujos de caja que reflejarán los flujos de caja del proyecto, los flujos de caja financieros y los flujos de caja del capital, a fin de verificar la coherencia entre las disponibilidades de liquidez y la aplicación de estos medios financieros.

a) En su elaboración se atenderá a las siguientes normas:

i) Todas las magnitudes monetarias se expresarán en pesetas de cada año. Se aplicará una tasa de inflación constante del 2 por 100 durante el periodo concesional.

ii) Las previsiones de balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias durante el periodo concesional deberán ajustarse a los modelos contables recogidos en la Orden de 10 de diciembre de 1998 que aprueba las normas de adaptación sectorial del Plan General de Contabilidad a sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje.

iii) Los estados financieros mencionados en los apartados i), ii) y iii) de la letra a) anterior se realizarán teniendo en consideración la normativa fiscal que sea de aplicación.

iv) Dichas previsiones reflejarán todos los impuestos aplicables conforme a la legislación vigente.

v) Los flujos de caja del proyecto se calcularán como:

Los resultados operativos antes de las dotaciones a la amortización, a las previsiones y a la dotación al fondo de reversión y antes de los gastos e ingresos financieros,

menos la inversión en activos fijos. En el cómputo de la inversión deberán figurar junto con la inversión en la autopista las inversiones necesarias en inmovilizado, reversible o no, durante el periodo concesional.

vi) Se considerarán como flujos de caja financieros los incrementos de deuda financiera y los ingresos financieros, menos las amortizaciones de deuda y su servicio. Como deuda financiera se considerarán los recursos financieros obtenidos de terceros y los obtenidos de los propios accionistas de la sociedad concesionaria en concepto de préstamos subordinados.

vii) Los flujos de caja del capital se calcularán como las aportaciones de capital desembolsado en efectivo, menos los dividendos repartidos con cargo a beneficios o reservas y amortizaciones de capital, en su caso.

viii) Se considerarán flujos de caja libres los flujos de caja del proyecto, más los flujos de caja financieros, más los flujos de caja del capital.

11. Se acompañará, asimismo, una Memoria explicativa de los valores adoptados para las variables fundamentales que intervienen en el plan económico-financiero y las hipótesis realizadas para su evolución a lo largo del periodo concesional. Dicha memoria incluirá:

a) Estudios de tráfico y del nivel y estrategia de tarifas adoptada:

i) Análisis del tráfico previsto en el corredor y la autopista, a través del cálculo de generación y asignación del mismo.

ii) Cuantías de las tarifas iniciales, antes de impuestos, para cada uno de los grupos tarifarios y para cada una de las clases en que éstos aparecen subdivididos.

iii) Cálculo de la tarifa media ponderada para cada grupo tarifario y la tarifa máxima aplicable para cada uno de ellos.

iv) Cuadro discriminado de todos los posibles movimientos compatibles con el sistema adoptado, indicando el importe de los peajes para cada uno de dichos movimientos y para cada categoría de vehículos.

Los grupos tarifarios a los que habrán de venir referidas las tarifas y peajes que figuren en las ofertas de los licitadores de acuerdo con la letra o) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales serán los siguientes:

Ligeros

Clase 1.0.

Motocicletas con o sin sidecar.

Vehículos de turismo sin remolque o con remolque, sin rueda gemela (doble neumático).

Furgones y furgonetas de dos ejes, cuatro ruedas.

Microbuses de dos ejes, cuatro ruedas.

Pesados 1

Clase 2.1.

Camiones de dos ejes.

Camiones de dos ejes y con remolque de un eje.

Camiones de tres ejes.

Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de un eje con rueda gemela (doble neumático).

Clase 2.2.

Autocares de dos ejes.
Autocares de dos ejes y con remolque de un eje.
Autocares de tres ejes.

Pesados 2

Clase 3.1.

Camiones con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.
Turismos, furgones, furgonetas y microbuses (todos ellos de dos ejes, cuatro ruedas), con remolque de dos o más ejes, y, al menos, un eje con rueda gemela (doble neumático).

Clase 3.2.

Autocares con o sin remolque, con un total de cuatro ejes o más.

Las cuantías de las tarifas iniciales, antes de impuestos, deberán ser propuestas por los licitadores expresadas en pesetas de 31 de diciembre de 1999 para cada uno de los tramos referidos en los puntos 1 y 2 de la cláusula 2 del presente pliego, y para cada uno de los grupos tarifarios antes descritos y para cada una de las clases en que éstos aparecen subdivididos, y se actualizarán conforme al sistema de revisión de tarifas desde el 31 de diciembre de 1999 hasta la fecha de puesta en servicio.

Además, podrán proponer tarifas diferentes para cada período del año o con cualquier otro criterio objetivo que, sobre la base del razonamiento que expondrán en su oferta, les permita la optimización de los ingresos de peaje de la concesión compatible con la adecuada gestión de los niveles de tráfico del corredor.

La estructura de tarifas aplicables al tramo de autopista A-6-Conexión Segovia al que se refiere el punto 1 de la cláusula 2 de este pliego, y aquellas aplicables, en su caso, al tramo A-6-Conexión Ávila conforme a la proposición alternativa A a que se refiere el punto 2 de la cláusula 2 de este pliego, serán iguales. En ningún caso la tarifa media ponderada para cada uno de dichos tramos de autopista, sin incluir bonificaciones, y en cada estación de peaje podrá superar, en pesetas de 31 de diciembre de 1999, los siguientes valores, antes de IVA, para cada grupo tarifario:

Grupo tarifario Ligeros: Tarifa media ponderada máxima, 10 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario Pesados 1: Tarifa media ponderada máxima, 14 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario Pesados 2: Tarifa media ponderada máxima, 17 pesetas/kilómetro.

En el caso de la alternativa B para el tramo A-6-Conexión Ávila referida en el punto 2 de la cláusula 2 de este pliego, la tarifa media ponderada máxima aplicada a dicho tramo no podrá ser, en pesetas de 31 de diciembre de 1999, superior a los siguientes valores, antes de IVA, para cada grupo tarifario:

Grupo tarifario Ligeros: Tarifa media ponderada máxima, 7 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario Pesados 1: Tarifa media ponderada máxima, 12 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario Pesados 2: Tarifa media ponderada máxima, 15 pesetas/kilómetro.

Las tarifas del tramo A-6-Conexión Avila, en el caso de adjudicarse la alternativa B, así como las de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, a que se refiere el punto 3 de la cláusula 2 de este pliego, a partir de la incorporación de esta última a la concesión objeto del presente concurso, serán las que se apliquen en el momento de dicha incorporación al tramo A-6-Conexión Segovia, referido en el punto 1 de la citada cláusula 2 y su sistema de revisión será el correspondiente a éstas.

b) Explicación y detalle de los gastos operativos previstos y de su evolución durante el periodo concesional y de las políticas tendentes a conseguir el control y optimización de los mismos.

c) Explicación de la política de amortizaciones y dotación del fondo de reversión adoptada y plan de amortizaciones descompuesto, en su caso, por tramos susceptibles de explotación independiente al que se refiere la letra k) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales que se atenderá a lo dispuesto en la cláusula 17 de este pliego.

d) Detalle de las fuentes de financiación que se utilizarán para financiar el proyecto:

i) Respecto a los recursos propios se estará a lo dispuesto en este pliego y se incluirá:

De conformidad con la letra g) de la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, el capital social previsto para la sociedad concesionaria, con expresión de cantidad y porcentaje que representa sobre la inversión total prevista. Asimismo se hará mención expresa, en su caso, de la parte de capital social a suscribir por personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas fuera de España.

El calendario previsto para los desembolsos del capital social.
La política de distribución de resultados.

ii) Respecto a las fuentes de financiación ajena se estará a lo dispuesto en este pliego. Las letras h), l) y m) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se entenderán referidas a:

Los instrumentos que se pretenden utilizar.

Su procedencia nacional o extranjera con expresión de la divisa en que vayan a estar denominadas y, en su caso, los instrumentos de cobertura de riesgo de cambio que se pretendan utilizar.

Su coste estimado y, en su caso, los instrumentos de cobertura de riesgo de intereses que se pretendan utilizar y el coste resultante.

Los procedimientos y las garantías de cualquier naturaleza que se hayan ofertado o se pretendan ofertar para conseguir dichos fondos.

Préstamos subordinados que, en su caso, los accionistas tengan previsto conceder a la sociedad concesionaria y términos de los mismos. El volumen total de dichos préstamos estará garantizado mediante la presentación de aval bancario a primera demanda de su importe total. Dicho aval se liberará en el momento de su aportación a la sociedad concesionaria por parte de los accionistas conforme al plan económico-financiero presentado.

e) Análisis de solvencia de la futura sociedad concesionaria, que incluirá:

i) Porcentaje mínimo, que representarán los recursos desembolsados por los accionistas sobre el total de recursos movilizados que habrá de ser igual o superior al mínimo que a este respecto se establece en este pliego.

ii) Estimación del nivel de cobertura de la deuda en cada período de la vida de la concesión, que se calculará como el cociente del flujo de caja del proyecto entre los gastos financieros netos de ese mismo período.

f) Análisis de rentabilidad de la concesión, que incluirá una estimación de la tasa de retorno interna del proyecto, así como de la tasa de retorno interna de los recursos propios invertidos en la concesión. Dichos parámetros se calcularán de la siguiente manera:

i) La tasa de retorno interna del proyecto se calculará como la tasa de descuento que, aplicada a los flujos de caja del proyecto, resulte en un valor actual neto del proyecto igual a cero.

ii) La tasa de retorno interna del accionista se calculará como la tasa de descuento que, aplicada a los flujos de caja del accionista, resulte en un valor actual neto de los recursos propios invertidos en la concesión igual a cero. Para el cálculo de los flujos de caja de los accionistas se utilizarán los dividendos repartidos con cargo a beneficios o reservas y amortizaciones de capital, en su caso, menos las aportaciones de capital.

12. La revisión y modificación del plan económico-financiero anteriormente mencionado, prevista en el párrafo primero de la cláusula 47 del pliego de cláusulas generales, no implicará nunca la revisión del régimen económico financiero básico de la concesión, que comprende:

a) Las tarifas y peajes aplicables a que se refiere la letra a) del apartado 11 de esta cláusula.

b) La ratio de capitalización a que se refiere el apartado i) de la letra 11.d) de esta cláusula.

c) La ratio de solvencia a que se refiere el apartado i) de la letra 11.e) de esta cláusula.

d) La duración de la concesión, que será de un período no superior a cuarenta ni inferior a veinticinco años, a contar desde la fecha de publicación del Real Decreto de adjudicación de esta concesión en el «Boletín Oficial del Estado» y cuya duración concreta se fijará conforme a lo establecido en la cláusula 33 de este pliego.

e) Los límites de la responsabilidad de la Administración a que se refiere el apartado 9 de esta cláusula.

El régimen económico-financiero básico de la concesión sólo podrá ser modificado en los supuestos y con los efectos previstos en los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.

13. Los licitadores manifestarán expresamente en sus ofertas las medidas que se propongan adoptar en relación con los efectos derivados de

la concesión sobre la red global de tráfico, el interés turístico de la zona y valoración de monumentos de interés histórico o artístico, así como los referentes a la conservación y mantenimiento del paisaje y la defensa de la naturaleza, todo ello con independencia del cumplimiento de la regulación vigente de estas materias.

14. Los licitadores manifestarán de manera expresa y razonarán que cuentan con la disponibilidad de recursos técnicos, humanos y financieros necesarios para el cumplimiento de las obligaciones que se derivarían de la adjudicación por la Administración de la concesión objeto del presente concurso.

15. Los licitadores propondrán las medidas de gestión medioambiental del proyecto que se comprometan a adoptar adicionalmente a las prescripciones medioambientales incluidas en la documentación de contratación de este concurso. Se detallarán las propuestas para mejorar la adecuación ambiental de la traza, en particular las medidas compensatorias que el licitador se comprometa a realizar a su cargo para garantizar la conservación de los espacios naturales que se vean afectados.

16. Los licitadores expondrán las medidas que propondrían adoptar a la Administración para una adecuada gestión del tráfico interurbano del área afectada por la construcción de las vías objeto de concesión, significando de entre ellas las que el licitador se comprometa a llevar a cabo a su cargo. La creatividad y viabilidad de dichas consideraciones será positivamente valorada en la adjudicación del concurso, dado el alto nivel de congestión de las zonas en cuyo tráfico incidirán las vías objeto de concesión.

17. Los licitadores incluirán en su proposición, asimismo, un resumen de la oferta. Dicho documento, que tendrá una extensión máxima de siete páginas, comprenderá los siguientes puntos (las tablas, cuadros y gráficos deberán presentarse con copia en soporte transparente apto para su proyección):

- a) Objeto de la concesión y plazo concesional.
- b) Características técnicas, coste, calidad y plazos para la presentación de proyectos y terminación de las obras.
- c) Breve reseña de la estrategia tarifaria propuesta, con mención expresa de las tarifas media ponderada y máxima para cada tramo y grupo tarifario, en pesetas de 31 de diciembre de 1999.
- d) Porcentaje de capital social sobre el presupuesto total de la inversión que se oferte.
- e) Porcentaje de los recursos desembolsados por los accionistas sobre el total de recursos movilizados que se oferte y calendario de dichos desembolsos.
- f) Límites máximos de la responsabilidad patrimonial de la Administración a que hace referencia el apartado 9 de la cláusula 5 del presente título I.
- g) Breve reseña de los aspectos cualitativos de la oferta técnica: Calidad de los servicios prestados, impacto ambiental, medidas para la gestión del tráfico y otras características estéticas y funcionales que se desee resaltar.

6. *Documentos que han de acompañar a la proposición*

Los licitadores deberán acompañar a su oferta la documentación complementaria que se indica a continuación. No será de aplicación la cláusula 9 del pliego de cláusulas generales.

1. Documentación acreditativa de la personalidad jurídica del promotor y la representación, en su caso, del firmante de la oferta, consistentes en:

- a) Fotocopia legitimada ante Notario del documento nacional de identidad del licitador, cuando se trate de personas físicas o empresarios individuales, o escritura de constitución de la sociedad mercantil, cuando el licitador fuese una persona jurídica.
- b) Poder bastante al efecto. Si el licitador fuera persona jurídica, el poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no es necesaria la inscripción en el Registro Mercantil, de acuerdo con el artículo 94.5 del Reglamento del Registro Mercantil.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, cada uno de ellos deberá acreditar su personalidad y capacidad, indicando los nombres y circunstancias de los que suscriben las proposiciones y la participación de cada uno de ellos, designando la persona o entidad que, durante la vigencia del contrato, ha de ostentar la representación.

2. Documentación acreditativa de la capacidad de obrar:

- a) La capacidad de obrar de las personas jurídicas de nacionalidad española debe acreditarse conforme a lo establecido en el artículo 4 del

Real Decreto 390/1996, de desarrollo parcial de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas.

b) La capacidad de obrar de las personas jurídicas no españolas de Estados miembros de la Comunidad Europea o signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo habrá de acreditarse conforme a lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 390/1996, de desarrollo parcial de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas.

c) Para las restantes empresas extranjeras se estará a lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 390/1996, de desarrollo parcial de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, cada uno de ellos deberá acreditar su capacidad de obrar de acuerdo a lo anteriormente establecido.

3. Documentos que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, justifiquen el cumplimiento de los requisitos de solvencia económica y financiera.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, cada uno de ellos deberá acreditar su solvencia económica y financiera mediante la aportación de los documentos mencionados.

4. Documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica o profesional:

- a) El licitador deberá aportar los documentos que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, justifiquen el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica o profesional.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, cada uno de ellos deberá acreditar su solvencia técnica o profesional mediante la aportación de los documentos mencionados.

- b) Asimismo, cuando el licitador desee poder optar por realizar directamente las obras o cualesquiera tramos o fracciones, a tenor de lo dispuesto en el título V de este pliego, deberá presentar los documentos que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, justifiquen el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica para los contratos de obra o, en su caso, la correspondiente clasificación (grupo G, subgrupo 1, categoría f).

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, deberán acreditar su solvencia técnica, mediante la aportación de los documentos mencionados, aquellas empresas de entre los participantes que vayan a realizar directamente las obras o cualesquiera tramos o fracciones, a tenor de lo dispuesto en el título V del presente pliego.

- c) Declaración responsable de no estar incurso en prohibición de contratar, conforme al artículo 20 de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas [letras a) a j)].

A efectos de lo previsto en el apartado f) del mencionado artículo 20, el licitador deberá presentar documentos que acrediten hallarse al corriente del cumplimiento de las obligaciones tributarias y de Seguridad Social, impuestas por las disposiciones vigentes, de acuerdo con lo establecido en los artículos 7 a 10 del Real Decreto 390/1996, de desarrollo parcial de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas.

- d) Otra documentación complementaria:

En su caso, relación exhaustiva de las empresas vinculadas definidas en el artículo 134 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas.

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

Resguardo acreditativo de la garantía provisional, según lo establecido en la cláusula 7 del título I del presente pliego.

Declaración de someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden, para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir del contrato, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al licitante.

7. *Garantía para concursar*

Los licitadores tendrán que presentar la garantía provisional a que se refiere el apartado d) de la cláusula 9 del pliego de cláusulas generales, constituida en las condiciones que se indican en el artículo 36 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y por un importe de 813.000.000 de pesetas, en alguna de las formas previstas en los artículos 15 al 18 del Real Decreto 390/1996 de desarrollo parcial de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas.

En el caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, la garantía provisional podrá constituirse por uno o varios de los participantes, siempre que, en su conjunto, se alcance la cuantía requerida y ampare conjunta y solidariamente a todos ellos.

8. Forma y lugar de presentación de las proposiciones

Las ofertas se entregarán en el Área de Contratación, Oficina Receptora de Pliegos, planta séptima, despacho B-738, de la Secretaría General de la Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento, paseo de la Castellana, número 67, Madrid) dentro de las horas habituales de atención al público.

La admisión de ofertas terminará a las doce horas del día en que se cumpla el plazo de cincuenta y dos días naturales, contados a partir del día siguiente al de la publicación de este pliego en el «Boletín Oficial del Estado», salvo que coincida con un sábado o día inhábil, en cuyo caso finalizará el siguiente día hábil.

Tanto las proposiciones como la restante documentación que las acompañe, y cuyo conjunto constituye la oferta, se entregarán 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 Fomento para la adjudicación de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje A-6 - Conexión Segovia, A-6 - Conexión Ávila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero».

En un sobre se incluirá únicamente la proposición que abarque los extremos señalados en la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, con las especialidades que se mencionan en la cláusula 5 del título I de este pliego, y en cuyo anverso deberá figurar el siguiente título: «Proposición».

En otro sobre se reunirá la documentación reseñada en la cláusula 6 del Título I de este pliego de cláusulas administrativas particulares, figurando en su anverso la leyenda adicional: «Documentación complementaria».

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

9. Acto de apertura de las proposiciones

A los efectos del concurso a que se refiere este pliego, se constituirá una Mesa de Contratación integrada por los siguientes miembros, no teniendo su asistencia carácter delegable:

Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, que actuará como Presidente.

Director general de Carreteras.

Director general de Programación Económica y Presupuestaria.

Director general de Presupuestos del Ministerio de Economía y Hacienda.

Un Abogado del Estado adscrito al Ministerio de Fomento.

Un Interventor de la Intervención Delegada en el Ministerio de Fomento.

El Subdelegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, que actuará como Secretario de la Mesa, con voz pero sin voto.

La Mesa de Contratación procederá a calificar la documentación complementaria. Si la Mesa de Contratación observara defectos materiales subsanables en la documentación presentada, podrá conceder, si lo estima conveniente, un plazo no superior a tres días hábiles para que el licitador los subsane.

En acto público, que tendrá lugar en la sala de proyecciones, planta primera del edificio norte del Ministerio de Fomento, paseo de la Castellana, 67, Madrid, la Mesa de Contratación, a las doce horas del sexto día hábil siguiente a la fecha de terminación del plazo de presentación de ofertas, salvo que coincida con un sábado, en cuyo caso se celebrará en el siguiente día hábil, señalará cuáles de las ofertas han sido admitidas tras el análisis de la documentación complementaria.

A continuación, procederá a la apertura de los sobres que contengan las proposiciones de las ofertas admitidas, dándose lectura en viva voz al resumen de las mismas, al que se refiere el apartado 17 de la cláusula 5 del Título I de este pliego. En el plazo de tres días hábiles, sin considerar los sábados, a partir del día siguiente, los representantes acreditados de aquellos oferentes cuyas ofertas hubiesen sido admitidas, podrán consultar las restantes ofertas admitidas. Transcurrido dicho plazo, se levantará acta del acto público de apertura de las ofertas.

Las ofertas rechazadas podrán ser recogidas por los licitadores contra entrega del recibo que en su día se les expidió.

10. Adjudicación del concurso

Las proposiciones definitivamente admitidas serán estudiadas por la Mesa de Contratación que en un plazo de un mes, prorrogable por siete días, a partir del acto de apertura de las proposiciones, calificará la oferta más ventajosa.

En su función de estudio e información, la Mesa de Contratación podrá solicitar de los licitadores las informaciones y datos que estime convenientes según lo previsto en la cláusula 12 del pliego de cláusulas generales.

Para la determinación de la oferta más ventajosa, la Mesa de Contratación valorará las propuestas para cada uno de los siguientes criterios:

Criterios	Valoración máxima
I. Importes de las tarifas, estructura y racionalidad de la estrategia tarifaria propuesta	200
II. Volumen de inversión total previsto y límites de la responsabilidad de la Administración.	200
III. Viabilidad de la oferta presentada y volumen de recursos aplicados.	200
IV. Calidad de la propuesta técnica presentada.	200
V. Medidas propuestas para la gestión del tráfico y medio ambiental.	150
VI. Ajuste del plazo concesional previsto.	300

Respecto de cada uno de los criterios se observarán las siguientes reglas de valoración:

Criterio I. Para la asignación de puntos se calculará el índice tarifario de cada oferta como media aritmética de las tarifas ofertadas, ponderando el período de tiempo en que operan y la composición del tráfico.

Se asignarán 100 puntos a la oferta que se ajuste a la tarifa media ponderada máxima fijada en el apartado 11.a) de la cláusula 5 de este pliego, puntuando en proporción inversa el resto de ofertas.

Se atribuirán bonificaciones de hasta 50 puntos o penalizaciones de hasta 75 puntos en concepto de mejoras cualitativas o disfunciones en la estructura y racionalidad de la propuesta, respectivamente, no pudiendo resultar una valoración superior a la máxima de 200 puntos según la tabla anterior.

Criterio II. Se asignarán 200 puntos a la oferta a la que corresponda el menor valor de la suma del volumen de inversión total previsto para la construcción de la autopista, según se define en la cláusula 5 de este pliego, y de los límites de la responsabilidad de la Administración. El resto de ofertas se puntuará conforme a una proporción inversa de dicha suma.

Adicionalmente, aquellas ofertas cuyo coste de ejecución (construcción, expropiaciones y bienes incorporados necesarios para la explotación) resulte superior al coste de la propuesta técnica presentada por el licitador valorada a los precios estimados por la Administración se verán penalizadas en tantos puntos como resulte de aplicar la desviación en porcentaje al total de 200 puntos.

Asimismo, se podrán descontar hasta 50 puntos sin que resulte puntuación negativa en este apartado, de acuerdo con el grado de definición en la determinación del volumen de inversión total previsto y de la responsabilidad de la Administración, por cualquiera de los conceptos.

Criterio III. Se asignarán 150 puntos a la oferta que presente el mayor volumen medio de recursos desembolsados por los accionistas durante los diez primeros años de concesión y el resto de ofertas se puntuará mediante una proporción directa a dicho volumen. Se podrán asignar bonificaciones de hasta 50 puntos y penalizaciones de hasta 100 puntos (sin que resulte puntuación negativa en este apartado), por la consideración que merezca el tratamiento de otros aspectos como pueden ser:

Comprobación del equilibrio económico-financiero del proyecto durante el período concesional.

Amortizaciones y dotaciones al fondo de reversión.

Ratio de cobertura de la deuda.

Grado de compromiso y aseguramiento de los desembolsos de los accionistas y del resto de financiadores.

Corrección e integridad del plan económico-financiero.

Criterio IV. Se desglosará este criterio en tres partes:

Subcriterio IV.i Las características técnicas, funcionales y estéticas, se puntuarán hasta 150 puntos.

Subcriterio IV.ii La calidad de los servicios se puntuará hasta 40 puntos.

Subcriterio IV.iii Los planes de aseguramiento de la calidad se puntuarán hasta 10 puntos.

La estricta sujeción a las estipulaciones de los pliegos y los documentos que éstos recogen supondrá la obtención de la mitad de la puntuación máxima considerada en cada subcriterio. Podrán asignarse bonificaciones

por mejoras introducidas respecto de la calidad de hasta 75, 20 y 5 puntos en los respectivos apartados. Igualmente, las modificaciones a lo estipulado en los pliegos que supongan mermas de calidad técnica podrán ser penalizadas en iguales cantidades de puntos en cada uno de los apartados mencionados.

Criterio V. Se desglosará este criterio en dos partes:

Subcriterio V.i Las medidas propuestas para la gestión del tráfico interurbano, incluyendo las referidas a la implantación de peaje dinámico, en el área afectada por la construcción de las vías objeto de la concesión se puntuarán por su creatividad, viabilidad y eficacia hasta 75 puntos.

Subcriterio V.ii Las medidas de gestión medioambiental propuestas, con carácter adicional a las prescripciones incluidas en la documentación de contratación de este concurso, se puntuarán con hasta 75 puntos, de acuerdo con la calidad de las compensaciones y con el alcance del seguimiento que se establezcan.

Criterio VI. Los licitadores podrán ofrecer un ajuste del plazo de concesión en más y menos uno, dos, tres, cuatro o cinco años, respecto del resultado que se obtenga por el procedimiento descrito en la cláusula 33, es decir, podrán, en su proposición, bien aceptar el resultado de dichos cálculos, bien solicitar uno, dos, tres, cuatro o cinco años más de concesión bien ofrecer una reducción de uno, dos, tres, cuatro o cinco años. Al licitador que solicite menor número de años de concesión se le otorgarán 300 puntos y se valorarán el resto de ofertas con una proporción inversa.

En todo caso se tendrá en cuenta la justificación que presente el licitador para realizar el ajuste de la duración de la concesión, pudiendo llegar a desestimarse dicha propuesta de ajuste a juicio de la Mesa de Contratación.

Si cualquier proposición no alcanzara para cualquiera de los criterios I, II, III o IV la mitad de la puntuación posible, su calificación total se dividiría por dos.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 89.2 de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, la Administración tendrá alternativamente la facultad de otorgar el contrato a la oferta más ventajosa, mediante la aplicación de los criterios establecidos anteriormente, o declarar desierto el concurso, motivando, en todo caso, su resolución con referencia a los criterios de adjudicación anteriormente expuestos.

Por Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento, se adjudicará el concurso al licitador cuya oferta haya sido estimada como la más conveniente.

El Real Decreto de adjudicación se publicará en el Boletín Oficial del Estado, considerándose este acto como notificación a los interesados, a todos los efectos, conforme a lo previsto en el artículo 94 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas.

La documentación complementaria de los concursantes que no resulten adjudicatarios podrá ser recogida por los interesados contra entrega del recibo que en su día se les expidió.

TÍTULO II

Del régimen jurídico-administrativo de la concesión

11. Régimen jurídico-administrativo de la concesión

La concesión objeto de este concurso se regirá por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para la Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión; por la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas; por las prescripciones de este pliego, por las del pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, en lo que no resulte válidamente modificado por el anterior y por el Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre Organización y Funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

TÍTULO III

De la sociedad concesionaria

12. Objeto

La sociedad concesionaria tendrá por objeto el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión administrativa objeto del concurso, sin perjuicio de lo establecido al respecto en el vigente artículo 8.2. de la citada Ley 8/1972, según aparece redactado en el artículo 157 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

13. Acciones

Las acciones representativas del capital social de las sociedades concesionarias serán nominativas y se registrarán en la forma prevista en el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, por medio de títulos o por medio de anotaciones en cuenta.

Los órganos rectores de la sociedad deberán comunicar a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en la forma que ésta determine, la titularidad inicial de las acciones.

También comunicarán a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en la forma que ésta determine, las alteraciones que se experimenten posteriormente en la titularidad de las acciones que impliquen un aumento o disminución de la participación en el capital social de la sociedad concesionaria igual o superior al 1 por 100.

La cláusula 19 del pliego de cláusulas generales se entenderá modificada por lo dispuesto en la presente cláusula.

14. Especialidades estatutarias

Se entenderá que la referencia al artículo 150.3 de la Ley de Sociedades Anónimas que se realiza en el apartado d) de la cláusula 28 del pliego de cláusulas generales ha de entenderse hecha al artículo 260.4 del texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas. Así, en los Estatutos de la sociedad figurará de modo expreso la obligación de la sociedad de ampliar el capital en el supuesto de incurrir en pérdidas acumuladas que dejen reducido el patrimonio contable a la mitad del capital social a fin de evitar la disolución prevista en el artículo 260.4 del texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

La referencia que la cláusula 14 del mencionado pliego de cláusulas generales hace al artículo 111 de la Ley de Sociedades Anónimas ha de entenderse hecha al artículo 282 del texto refundido de la misma Ley.

TÍTULO IV

Del régimen económico-financiero de la concesión

15. Recursos propios

1. El capital social se cifrará, como mínimo, en el porcentaje respecto de la inversión total en la construcción de las obras objeto de concesión a que se refieren los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula 2 de este pliego que establezca el Real Decreto de adjudicación, de acuerdo con la oferta presentada al concurso por el concesionario, que no podrá ser, en ningún caso, inferior al 20 por 100 de dicha inversión total.

Dicho capital podrá incrementarse o reducirse al objeto de mantener el porcentaje ofertado cuando se produzca una inversión mayor o menor que la prevista.

Una vez que se produzca la entrega a la Administración y la puesta en servicio de las obras a que se refiere el punto 4 de la citada cláusula 2 de este pliego, dicho porcentaje mínimo ofertado se calculará como el porcentaje que represente el capital social sobre la inversión total en autopista en el activo del balance más los «Gastos a distribuir en varios ejercicios» que representen la parte pendiente de amortización de las obras cedidas a la Administración.

La inversión en autopista que, como consecuencia de la incorporación a la concesión del tramo Villalba-Adanero a que se refiere el punto 3 de la mencionada cláusula 2, registre en su activo la Sociedad Concesionaria, no se incluirá en el cálculo del porcentaje mínimo aquí referido. Sin embargo, sí se incluirán en el cómputo de este porcentaje las inversiones en dicho tramo que realice la Sociedad Concesionaria con posterioridad a su incorporación a la concesión.

2. El capital social podrá desembolsarse en una o varias veces, de acuerdo con lo establecido en el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

El Real Decreto de adjudicación establecerá el porcentaje mínimo que, respecto del total de recursos movilizables, han de representar los recursos desembolsados por los accionistas, de acuerdo con el plan económico financiero presentado, sin que pueda ser inferior al 10 por 100 del total de dichos recursos.

a) Se entenderán por recursos movilizables el total de recursos invertidos por la sociedad concesionaria, que incluirán los recursos desembolsados por los accionistas y los recursos ajenos de cualquier naturaleza que constituyan el pasivo de la sociedad concesionaria.

b) Se considerarán como recursos desembolsados por los accionistas tanto el capital social desembolsado como los préstamos subordinados y efectivamente desembolsados concedidos por los accionistas a la sociedad concesionaria. Dichos préstamos tendrán consideración de subordinados respecto al total de los recursos ajenos de la sociedad concesionaria en cuanto al orden de prelación de deudas a todos los efectos civiles y mercantiles.

La cláusula 29 del pliego de cláusulas generales se interpretará de acuerdo a lo establecido en este apartado.

3. No obstante, transcurridos diecinueve años desde la adjudicación, si alguno o ambos de los porcentajes a que se refieren los apartados 1 y 2 anteriores fueran, en virtud del Real Decreto de adjudicación, superiores a los mínimos del 20 y 10 por 100, respectivamente, podrían ser reducidos hasta los mencionados porcentajes mínimos, cuando exista tesorería suficiente y previa aprobación por la Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

4. Una vez se produzca la puesta en servicio de la autopista objeto de la concesión, o de alguno de sus tramos, el concesionario tendrá libertad para distribuir dividendos con cargo a reservas de libre disposición o resultados del ejercicio, sin más limitaciones que las establecidas por el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas y los porcentajes mínimos a que se refieren los apartados 1 y 2 anteriores que, de acuerdo con el plan económico-financiero presentado, determine el Real Decreto de adjudicación. No serán por tanto de aplicación las cláusulas 54 y 55 del pliego de cláusulas generales.

5. En el caso de pérdidas acumuladas que dejen reducido el patrimonio neto contable por debajo de la mitad del capital social, éste habrá de ser ampliado a fin de evitar la causa de disolución social del artículo 260.4 del texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

6. Las posibles inversiones de la sociedad en activos que no sean objeto de reversión y que la sociedad realice para otras actividades dentro de su objeto social permitidas por la Ley podrán financiarse con recursos propios o ajenos, siendo requisito la presentación de cuentas separadas para estas actividades. En este caso, no será de aplicación la cláusula 28, apartado e), del pliego de cláusulas generales.

16. Recursos ajenos

1. La financiación complementaria que resulte necesaria para hacer frente a la inversión real y, en su caso, a los gastos financieros previstos será obtenida por el concesionario, no estableciéndose limitación alguna en cuanto a la naturaleza o proporción entre sí de los distintos recursos ajenos.

2. En el plan económico-financiero figurará de forma concreta el vencimiento último previsto de los recursos ajenos, que no podrá ser posterior al término de la concesión. No será de aplicación la limitación establecida en la cláusula 46 del pliego de cláusulas generales que reduce el período máximo de financiación a la mitad del período de concesión.

3. No se establece limitación alguna en cuanto a la proporción sobre el capital social desembolsado en que la sociedad concesionaria podrá emitir obligaciones. No son, por tanto, de aplicación los límites que a este respecto establece la legislación de sociedades anónimas. No obstante, no podrán emitirse obligaciones cuyo plazo de reembolso total o parcial finalice con fecha posterior a la de caducidad de la concesión.

4. La contratación de cualquier operación financiera de captación de recursos ajenos por parte del concesionario deberá ser comunicada previamente y por escrito al Ministerio de Economía y Hacienda, así como a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, ello sin perjuicio de las competencias atribuidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

5. El derecho del concesionario al cobro del peaje podrá tener la consideración de activo susceptible de integrarse en los fondos de titulación de activos de conformidad con la normativa reguladora de éstos. Dicha integración deberá contar, en cada caso, con la autorización previa del órgano concedente.

17. Amortización

De acuerdo con lo previsto en el artículo 13, apartado a), de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, el concesionario podrá disfrutar de la facultad de amortizar los elementos del activo percederos durante el período concesional o sujetos a reversión, según un plan, basado en el estudio económico-financiero adjunto a la proposición presentada al concurso, que se ajustará a las normas contables que le sean de aplicación, según lo establecido en la cláusula 18 del presente pliego. Se tendrá en cuenta

en el plan que el período de amortización total de los activos mencionados debe quedar limitado en su duración máxima por el menor de los plazos concesionales posibles, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 33 y con la oferta del licitador, con el fin de garantizar que en ningún caso pueda finalizar la concesión y continuar la amortización de dichos bienes.

18. Aspectos fiscales y contables

1. No se exigirá el pago de la tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público estatal, de acuerdo con lo previsto en el artículo 61.3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del régimen legal de las tasas estatales y locales y de reordenación de las prestaciones patrimoniales de carácter público.

2. La sociedad concesionaria se regirá por los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados y por la normativa fiscal vigente. Se consideran principios y normas de contabilidad generalmente aceptados los establecidos en:

El Código de Comercio y la restante legislación mercantil.

El Plan General de Contabilidad y la adaptación sectorial a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje, aprobada por Orden de 10 de diciembre de 1998 («Boletín Oficial del Estado» del 23).

La demás legislación que sea específicamente aplicable.

TÍTULO V

De la construcción de la autopista

19. Plazos de construcción

El plan de realización de las obras deberá referirse a la totalidad de las obras objeto de concesión a que hacen referencia los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula 2 del presente pliego y que habrán de entrar en servicio antes del 1 de junio del año 2002.

Será requisito imprescindible para la apertura al tráfico y comienzo de la explotación de los tramos de autopista de peaje a que se refieren los puntos 1 y 2 de la cláusula 2 de este pliego la puesta en servicio de las obras a las que se refiere el punto 4 de la misma cláusula.

20. Licitación de las obras

1. El concesionario podrá optar por realizar directamente las obras de cualesquiera tramos o fracciones, según lo previsto en la cláusula 67 del pliego de cláusulas generales.

A estos efectos, se entenderá que se realiza la obra directamente por el concesionario cuando se encomiende a empresas que se hayan agrupado para obtener la concesión, o a las empresas vinculadas a ellas, tal como se define en el artículo 134 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. En este caso, y previamente a su contratación, el concesionario remitirá al Ministerio de Fomento un ejemplar del contrato para su aprobación. En estos casos, el concesionario deberá realizar directamente con organización y medios propios un volumen de obra cuyo presupuesto alcance, al menos el 50 por 100 del presupuesto del tramo o fracción de que se trate. No será de aplicación por tanto la limitación del 80 por 100 que a este respecto estipula la cláusula 67 del pliego de cláusulas generales.

2. En caso de que la sociedad concesionaria opte por no ejecutar las obras de cualquier tramo o fracción directamente, podrá contratar hasta el 100 por 100 de las mismas con terceros. La contratación con terceros se realizará mediante concursos, en los que habrán de respetarse los principios de publicidad y libre concurrencia, debiendo someterse a la aprobación del Ministerio de Fomento las condiciones y bases de los mismos, sin la cual no podrán ser realizados. El concesionario deberá someter a la aprobación de la Delegación del Gobierno la relación de los candidatos que se hayan presentado al concurso y la de aquellos que hayan sido admitidos a participación en el proceso de contratación. El adjudicatario de dichos concursos deberá realizar con organización y medios propios al menos el 50 por 100 de la obra contratada.

A efectos de archivo de los correspondientes proyectos, el concesionario vendrá obligado a la presentación de los mismos en la forma que determine la Administración.

Para cualquiera de los supuestos de contratación de las obras con terceros, los contratistas deberán acreditar su capacidad y solvencia, de acuerdo con los artículos 15, 23 y 25 de la vigente Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Asimismo, el concesionario deberá cumplir con lo previsto en el artículo 135.2 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, salvo cuando mediare cualquiera de las circunstancias señaladas en el artículo 133 de dicha Ley.

3. En ningún caso, y atendiendo a las peculiares características de este contrato de concesión, procederá aplicar fórmula o sistema de revisión de precios de las obras.

21. Aspectos constructivos

1. Por lo que se refiere a la ampliación a cuatro carriles de la autopista A-6 en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 23,000 al 39,600, entre Las Rozas (norte) y Collado Villalba, las características o actuaciones más importantes que deberá recoger el proyecto serán las necesarias para, desplazando hacia el exterior las vías de servicio existentes, dotar de un cuarto carril a la autopista del Noroeste, A-6, entre los puntos kilométricos 23,000 al 39,600, de tal forma que se garantice la adecuada conexión con la autopista de peaje en su configuración actual o en una futura ampliación de un carril por sentido. Para ello será necesario la reconstrucción de las estructuras existentes en enlaces y pasos bajo la autopista, adaptándolas a las nuevas dimensiones de la misma, la prolongación de las pasarelas peatonales y obras de drenaje transversal y la reposición de todos los elementos de señalización vertical, iluminación y elementos de protección.

El presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras, a modo indicativo, se estima que ascenderá a 4.300.000.000 de pesetas.

Para agilizar las obras al máximo se construirá la sección del nuevo carril —exterior— sobre capas de base de zorra que permitan agilizar los sistemas constructivos sin esperar a tiempos de curado.

Previamente a este cajeo se habrán restituido también los sistemas de drenaje longitudinal subterráneo que vayan a quedar afectados por las obras.

Al acercarse los carriles de circulación a las viviendas existentes hay que considerar el impacto acústico y su protección mediante pantallas antirruido en los tramos necesarios.

En el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 26,800 al 30,400 no hay que construir el ensanche de la margen derecha por existir actualmente un cuarto carril para tráfico lento.

El concesionario redactará un proyecto de construcción que desarrolle las actuaciones necesarias para la adaptación del tramo considerado a las características definidas en la Norma 3.1.I.C., en su versión de diciembre de 1996, para una autopista de velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora (AP-100), así como en el resto de normativa actualmente vigente para el diseño de carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado.

2. En relación con el control y modificaciones de las obras, así como con su comprobación y recepción, se estará a lo dispuesto en el pliego de cláusulas generales. En particular, el plazo de garantía de éstas se establece en dos años, contados a partir de la fecha de puesta en servicio.

3. El concesionario queda obligado a disponer a lo largo de toda la traza, fuera de la explanación de la autopista, salvo en los casos de puentes, cruces, túneles y viaductos, una canalización con cuatro tubos de ϕ 100 con arquetas de registro cada 150 metros y pasos de calzada cada 1.800 metros, así como los equipos que hagan posible el correcto funcionamiento de aquéllos a que se hace referencia en la cláusula 22 de este pliego. La Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento podrán utilizar la canalización y los sistemas de comunicaciones para las misiones que consideren oportunas dentro del ámbito de sus competencias.

4. El concesionario instalará un sistema de peaje dinámico que deberá estar en servicio desde el inicio de la explotación de la autopista. Con el objeto de que a los distintos usuarios de las cercanas autopistas radiales de Madrid de peaje (R-2, R-3, R-4 y R-5), en los que también se exige la instalación de este tipo de sistemas, se les facilite el acceso a las mismas haciendo uso de un único sistema de detección, control y pago, el ofertante se debe comprometer a acordar con el resto de los concesionarios de las autopistas radiales las actuaciones que permitan lograr dicha unificación, bajo la supervisión y aprobación de la Administración concedente.

TÍTULO VI

De la explotación de la autopista

22. Régimen de la explotación

1. En relación con la entrada en servicio de la autopista o cualquiera de sus tramos, revisión de tarifas y peajes, condiciones en que el servicio habrá de prestarse, áreas de servicio y mantenimiento, control de tráfico,

policía de autopista y régimen de circulación en la misma, o cualquier otro punto relativo a la explotación de la vía, se estará a lo que dispone sobre el particular el pliego de cláusulas generales.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá instalar sistemas que permitan:

Conocer en tiempo real el estado de la circulación (sistema de captación de parámetros de tráfico, sistema de supervisión por cámaras de televisión).

Facilitar información y asistencia en ruta a los usuarios (sistema de información mediante señalización variable, sistema de ayuda con postes SOS).

El concesionario deberá garantizar la total y completa compatibilidad de cada sistema con los ya instalados en la red viaria de la zona. Asimismo, el conjunto de estos sistemas se interconectará con el correspondiente Centro de Gestión de Tráfico y con el Centro de Control de Explotación de la Dirección General de Carreteras, asegurándose la total operatividad de los mismos y su perfecta integración en los sistemas globales de gestión de tráfico y de control de la explotación.

La Dirección General de Tráfico, a través del Centro de Gestión de Tráfico, actuará como organismo supervisor en lo relativo al régimen de circulación y a la gestión del tráfico.

23. Prohibición de realizar publicidad

Con independencia de lo establecido en el párrafo tercero de la letra c) del apartado 1 del artículo 20 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, será de aplicación lo previsto en el artículo 24 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y artículos concordantes del vigente Reglamento General de Carreteras.

24. Conservación y explotación

1. La Sociedad Concesionaria podrá proceder a concertar con terceros la gestión de prestaciones accesorias relativas a la conservación y explotación de la autopista, en aplicación de lo establecido en los artículos 116 y 171 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas.

Los subcontratos que se celebren a los efectos a que se refiere el párrafo anterior deberán ser puestos en conocimiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, con indicación de sus cláusulas y condiciones, a fin de que la misma los autorice.

2. El concesionario correrá con todos los gastos derivados de la conservación de todos los equipos y sistemas instalados en los tramos objeto de concesión, incluidos aquellos que sean explotados por la Dirección General de Carreteras o por la Dirección General de Tráfico, que podrán incrementarlos, renovarlos, sustituirlos o retirarlos de acuerdo con la Administración concedente y con la Sociedad Concesionaria.

TÍTULO VII

Del régimen de constitución de garantías definitivas

25. Garantía definitiva correspondiente a la fase de construcción

La cuantía de la garantía definitiva correspondiente a la fase de construcción será la que resulte de la aplicación del 4 por 100 a la inversión, IVA incluido, prevista para la construcción de las obras objeto de este concurso a que hacen referencia los puntos 1, 2 y 4 de la cláusula 2 de este pliego.

La constitución de esta garantía se realizará de acuerdo con lo previsto en los artículos 15 a 18 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo.

26. Garantía definitiva correspondiente a la fase de explotación

La cuantía de la garantía de explotación será a lo largo de todo el período concesional la que resulte de la aplicación del 2 por 100 a la inversión total en la autopista, IVA incluido, en las obras objeto de la concesión en el momento de su puesta en servicio, es decir una vez se haya producido la entrega a la Administración de las obras a las que se refiere el punto 4 de la cláusula 2 de este pliego. Dicha cuantía inicial será actualizada con periodicidad anual de acuerdo con el procedimiento de revisión de las tarifas de peaje.

La fijación inicial de la cuantía de la garantía de explotación y las actualizaciones posteriores de la misma se efectuará por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Dicha cuantía inicial se incrementará en el momento de incorporación de la concesión de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba - Adanero, en el importe correspondiente al 2 por 100 del valor del activo aportado por la Administración que será estimado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje en el momento de dicha incorporación y actualizada con periodicidad anual de acuerdo con el procedimiento de revisión de las tarifas de peaje.

La constitución de esta garantía se realizará de acuerdo con lo previsto en los artículos 15 a 18 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo.

TÍTULO VIII

De las potestades de la Administración

27. Delimitación de las potestades

La Administración tendrá las potestades que le confiere la Ley 8/1972, de 10 de mayo; la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas; el presente pliego; y las incluidas en el pliego de cláusulas generales en todo lo que no haya sido modificado por el anterior.

TÍTULO IX

De los derechos y obligaciones del concesionario

28. Delimitación de derechos y obligaciones

El concesionario podrá ejercer los derechos y deberá cumplir las obligaciones que se especifican en la Ley 8/1972, de 10 de mayo; en la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, en la forma que se establece en el artículo 2 de la mencionada Ley 8/1972; en el presente pliego; en el pliego de cláusulas generales, en todo lo que no haya sido modificado por el anterior; y en el Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

29. Nivel de servicio

Con respecto a los tramos referidos en los puntos 1 y 2 de la cláusula 2 de este pliego, el concesionario queda obligado a que en ningún punto de la autopista se supere el nivel D con la intensidad correspondiente a la hora 100, debiendo llevar a cabo a sus expensas, sin derecho a reclamación alguna y con la antelación suficiente, las ampliaciones necesarias a tal fin.

30. Áreas de servicio

Todas las instalaciones ubicadas en las áreas de servicio de la autopista cumplirán la normativa vigente en relación con su utilización por personas afectadas por minusvalías.

No se podrán establecer en estas áreas instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la autopista, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculo o diversión.

El área de servicio tendrá acceso directo a la autopista y se comunicará con el exterior únicamente a través de ésta. A estos efectos se procederá a su cerramiento en el límite del dominio público.

31. Nombramientos

El concesionario deberá designar expresamente ante el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, al Director de construcción y al Director de explotación de la autopista, previamente al comienzo de las obras o a la puesta en servicio del primer tramo de la autopista, respectivamente, quienes estarán en posesión del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

En ambos casos, la persona designada por el concesionario deberá ser aceptada por el Ministerio de Fomento y tendrá la capacidad suficiente a que se alude en la cláusula 5 del pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de obras del Estado, aprobado por Decreto 3854/1970, de 31 de diciembre.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos puntos anteriores y simultáneamente a las propuestas del Director de construcción y del Director de explotación, la Sociedad Concesionaria presentará al citado Ministerio, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, las relaciones del personal facultativo

que, bajo la dependencia del correspondiente Director, haya de prestar servicios en la construcción o explotación de la autopista, respectivamente.

El Ministerio de Fomento podrá, en todo caso, exigir las titulaciones profesionales que estime adecuadas para la naturaleza de los trabajos a desarrollar por el mencionado personal.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá recabar del concesionario la designación de nuevo Director de construcción o de explotación y, en su caso, de cualquier facultativo que de ellos dependa, cuando así lo justifique la marcha de los trabajos.

32. Información sobre alteraciones en el régimen normal de circulación

La Sociedad Concesionaria estará obligada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

1. Siempre que se realicen obras en la autopista, que puedan producir durante su desarrollo alteraciones en el régimen normal de circulación, deberá informarse a los usuarios, además de a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, a la Dirección General de Carreteras y a la Dirección General de Tráfico, con la suficiente antelación para que éstos puedan elegir su itinerario con el adecuado conocimiento, mediante colocación de los oportunos carteles que indiquen tal situación, al menos en los puntos siguientes:

- En el tronco de la autopista, antes de la salida inmediatamente anterior al tramo afectado.
- En la estación de peaje que da acceso al tramo afectado, en lugar adecuado que permita al usuario optar por el itinerario alternativo.
- Los carteles y el contenido de los mismos deberán tener las dimensiones adecuadas para resultar legibles por los conductores desde el interior de los vehículos.

2. Siempre que se produzcan circunstancias (distintas de la ejecución de obras en que será de aplicación el apartado anterior) que alteren el normal funcionamiento de una autopista o de algún tramo de la misma, (tales como eventos deportivos, salidas o retornos masivos de vehículos con motivo de festividades, inicios o finales de vacaciones, accidentes, etc.) generando retenciones significativas del tráfico, la Sociedad Concesionaria deberá informar a los usuarios con la suficiente antelación para que puedan optar, antes de llegar al tramo afectado, entre utilizar la autopista o, por el contrario, seguir un itinerario alternativo a esta vía.

3. Para el cumplimiento de lo anterior, se dispondrán los medios adecuados con la tecnología más idónea para que los usuarios dispongan de la información de las incidencias que se produzcan de forma inequívoca, desde sus vehículos, en el menor tiempo posible desde el acaecimiento de las mismas.

4. Los medios para la información al usuario que se implanten para los mencionados fines, deberán ser sometidos a la consideración de su idoneidad por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y, en su caso, por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior.

TÍTULO X

De la duración, cesión, extinción, suspensión de la concesión y de las obligaciones de la Administración

33. Duración

La duración exacta en años de la concesión se fijará tomando en consideración la evolución real del tráfico de cada uno de los distintos tramos que se evaluará transcurridos veinte años desde el inicio de la concesión, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto de adjudicación del presente concurso.

El cálculo de la duración depende de cada alternativa, A o B, considerada. Se computará la media aritmética de las Intensidades Medias Diarias (IMD) equivalentes registradas en cada tramo durante cinco años (del año dieciséis al año veinte de concesión) y conforme a las siguientes tablas se fijará el plazo total de concesión, siendo la duración que se fije la mayor de las tres resultantes de realizar estos cálculos. Esta duración se podrá ajustar ulteriormente, según la proposición del licitador, en más o menos uno, dos, tres, cuatro o cinco años, sin exceder, en ningún caso, un máximo de cuarenta años desde la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Real Decreto de adjudicación de este concurso.

A efectos de lo dispuesto en esta cláusula se entiende por IMD equivalente, la media ponderada de las Intensidades Medias Diarias de los distintos subtramos, según la longitud de cada uno, transformando el número de vehículos pesados a su equivalente de ligeros con arreglo a la relación de tarifas entre ellos.

ALTERNATIVA A

Tramo A-6 Conexión Segovia

Media aritmética de IMD equivalentes de años 16 a 20	Duración de la concesión — Años
Superior a 8.500 vehículos	30
Entre 8.000 y 8.500 vehículos	31
Entre 7.700 y 7.999 vehículos	32
Entre 7.400 y 7.699 vehículos	33
Entre 7.000 y 7.399 vehículos	34
Inferior a 7.000 vehículos	35

Tramo A-6 Conexión Ávila (alternativa A, El Espinar)

Media aritmética de IMD equivalentes de años 16 a 20	Duración de la concesión — Años
Superior a 9.600 vehículos	30
Entre 9.100 y 9.600 vehículos	31
Entre 8.700 y 9.099 vehículos	32
Entre 8.300 y 8.699 vehículos	33
Entre 8.000 y 8.299 vehículos	34
Inferior a 8.000 vehículos	35

Tramo Villalba-Adanero

Media aritmética de IMD equivalentes de años 16 a 20	Duración de la concesión — Años
Superior a 37.800 vehículos	30
Entre 35.900 y 37.800 vehículos	31
Entre 34.300 y 35.899 vehículos	32
Entre 32.900 y 34.299 vehículos	33
Entre 31.600 y 32.899 vehículos	34
Inferior a 31.600 vehículos	35

ALTERNATIVA B

Tramo A-6 Conexión Segovia

Media aritmética de IMD equivalentes de años 16 a 20	Duración de la concesión — Años
Superior a 8.500 vehículos	30
Entre 8.000 y 8.500 vehículos	31
Entre 7.600 y 7.999 vehículos	32
Entre 7.300 y 7.599 vehículos	33
Entre 7.000 y 7.299 vehículos	34
Inferior a 7.000 vehículos	35

Tramo A-6 Conexión Ávila (alternativa B, Villacastín)

Media aritmética de IMD equivalentes de años 16 a 20	Duración de la concesión — Años
Superior a 10.800 vehículos	30
Entre 10.200 y 10.800 vehículos	31
Entre 9.700 y 10.199 vehículos	32
Entre 9.300 y 9.699 vehículos	33
Entre 8.900 y 9.299 vehículos	34
Inferior a 8.900 vehículos	35

Tramo Villalba-Adanero

Media aritmética de IMD equivalentes de años 16 a 20	Duración de la concesión — Años
Superior a 38.800 vehículos	30
Entre 36.800 y 38.800 vehículos	31
Entre 35.100 y 36.799 vehículos	32
Entre 33.600 y 35.099 vehículos	33
Entre 32.200 y 33.599 vehículos	34
Inferior a 32.200 vehículos	35

No obstante la previsión inicial de que la duración del periodo concesional sea de treinta a treinta y cinco años, al poder ajustar los licitadores en sus proposiciones dicha duración en más y menos uno, dos, tres, cuatro o cinco años, la duración final puede establecerse efectivamente entre veinticinco y cuarenta años. La precisión de las ofertas supondría mantener las tablas, si el licitador no propone otro plazo, o bien sumar o restar uno, dos, tres, cuatro o cinco años a las columnas de la derecha de todas las tablas precedentes. El licitador deberá presentar la justificación correspondiente al ajuste que solicita en su propuesta.

34. Cesión y suspensión de la concesión

La cesión y suspensión de la concesión se regularán por lo establecido al respecto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo; en la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, y en el pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 29 de enero, en lo que no resulte modificado por esta última normativa.

35. Extinción y liquidación de la concesión

La extinción de la concesión se atenderá a lo dispuesto en los artículos 32 y 34 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo; a la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, y a la sección 3 del capítulo IX del pliego de cláusulas generales, con las siguientes especialidades:

1. Cuando la concesión se extinguiere por razón del rescate del servicio público por la Administración, a que se refiere la cláusula 111 del pliego de cláusulas generales, la Administración deberá indemnizar al concesionario, siendo de aplicación lo prevenido en el artículo 170.4 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

2. No será de aplicación el apartado e) de la cláusula 107 del pliego de cláusulas generales. Así, en los casos en que la extinción se produjese por las causas a que se refieren las cláusulas 107, 108, 109 del pliego de cláusulas generales, la Administración devolverá al concesionario cuyo contrato hubiese sido declarado resuelto el valor patrimonial de las inversiones realizadas en la autopista en razón de:

a) Expropiación de terrenos valorada en lo efectivamente pagado a los expropiados en su momento.

b) Obras de construcción valoradas en lo realmente ejecutado y definido en los proyectos aprobados por el Ministerio de Fomento y a los precios en que en ellos figuren, deduciendo la cuota de amortización o la dotación acumulada al fondo de reversión que en función del número de años corresponda.

c) Bienes inmuebles incorporados que sean necesarios para la explotación, valorados a su coste de adquisición neto de las amortizaciones que en función de su vida útil corresponda.

d) Gastos a distribuir en varios ejercicios correspondientes a las obras a que se refiere el apartado 4 de la cláusula 2 del presente pliego por el importe que figure en el activo del balance de la Sociedad Concesionaria y una vez deducida la amortización de los mismos que en función del número de años corresponda.

En ningún caso se abonarán indemnizaciones por conceptos diferentes a los expresados, como pueden ser: Gastos de constitución de la sociedad, estudios y proyectos, dirección de obra, gastos financieros, etc.

En todo caso no se superarán los límites máximos que, en cuanto a la responsabilidad patrimonial, se establezcan en el Real Decreto de adjudicación, de acuerdo con la propuesta realizada.

3. La liquidación del importe resultante del valor patrimonial de la inversión en autopista determinado de la forma indicada se efectuará de acuerdo a las siguientes normas, no siendo por tanto de aplicación el apartado f) de la cláusula 107 del pliego de cláusulas generales.

a) Se liquidarán, en primer lugar, las obligaciones que el concesionario hubiese contraído con terceras personas, nacionales o extranjeras, atendiendo al orden de prelación de dichos créditos establecido por la legislación mercantil vigente.

b) En segundo lugar, se liquidarán los préstamos subordinados que hubiesen sido concedidos a la sociedad concesionaria por sus accionistas de acuerdo a lo establecido en la cláusula 15 del presente pliego.

c) La cantidad remanente se abonará a los accionistas de la sociedad concesionaria en proporción a sus respectivas participaciones.

TÍTULO XI

De la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje

36. Funciones de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje

Es el órgano específicamente encargado de las relaciones de la Administración del Estado con la sociedad concesionaria y en particular ejercerá las funciones que se señalan a continuación:

a) La vigilancia, inspección y control económico-financiero de la sociedad concesionaria.

b) Informar a otros órganos de la Administración de las incidencias que surjan en el desarrollo del contrato, evacuar los informes y expedir las certificaciones que procedan.

c) Sin perjuicio del registro de acciones, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje controlará la titularidad de las acciones y las variaciones que se produzcan de la forma establecida en la cláusula 13 de este pliego.

d) Proponer al Ministro de Fomento la aprobación, en su caso, de las revisiones de tarifas y peajes solicitadas por el concesionario.

e) Proponer al Ministro de Fomento la aprobación del Reglamento de explotación de la autopista, redactado de acuerdo con la Dirección General de Carreteras.

f) Proponer al Ministro de Fomento las sanciones que procedan por incumplimiento de la sociedad concesionaria, de acuerdo con la legislación vigente.

g) Cumplir las demás funciones que se expresan en el pliego de cláusulas generales, en el correspondiente Real Decreto de adjudicación, en este pliego y en el Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

h) Si el Estado participa directa o indirectamente en el capital social de la sociedad concesionaria, el Delegado del Gobierno podrá vetar los acuerdos del Consejo de Administración, cuando sean lesivos al interés público, acordando la suspensión de su eficacia. A tal efecto, el Delegado del Gobierno, o persona que le represente, podrá asistir a las reuniones del Consejo de Administración y se le dará traslado de los acuerdos del mismo y de sus órganos o personas delegadas. El veto podrá realizarse en el propio acto del Consejo, siendo, en tal caso, recogido en el acta de la sesión correspondiente, o bien podrá efectuarse por escrito en el plazo máximo de diez días a partir de la recepción por el Delegado del Gobierno de la notificación de los acuerdos del Consejo de Administración. Contra dicho veto cabe recurso ordinario ante el Ministro de Fomento en el plazo de un mes contado a partir de la fecha de aprobación del acta de la sesión o de la fecha de recepción de la notificación del veto.

12785 RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 1999, de la Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo, por la que se acuerda la inscripción del laboratorio «Ingenieros Asesores, Sociedad Anónima», sito en Llanera (Asturias), en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el Control de Calidad de la Edificación y la publicación de dicha inscripción.

Vista la comunicación del Director regional de Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Fomento del Principado de Asturias, de la Resolución de 20 de abril de 1999, concediendo acreditaciones al laboratorio «Ingenieros Asesores, Sociedad Anónima», sito en el polígono de Silvota, plaza del Sueve, parcela 79-80, Llanera (Asturias), para la realización de ensayos en las áreas técnicas de acreditación para el control de la calidad de la edificación: «Área de firmes flexibles y bituminosos y sus materiales constituyentes»,

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda:

1. Inscribir el citado laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de la Calidad de la Edificación, en las áreas técnicas de acreditación: «Área de firmes flexibles y bituminosos y sus materiales constituyentes» con el número 16022SF99.

2. Publicar la inscripción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 17 de mayo de 1999.—El Director general, Fernando Nasarre y de Goicoechea.

12786 RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 1999, de la Secretaría General de Comunicaciones, por la que se hace pública la expedición de diversos certificados de aceptación de equipos de telecomunicaciones.

Como consecuencia de los expedientes incoados en aplicación del Real Decreto 1787/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establece el procedimiento de certificación de los equipos de telecomunicación a que se refiere el artículo 57 de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, se han expedido los certificados de aceptación de equipos de telecomunicación, cuyos números son los siguientes:

08 99 0176, 08 99 0177, 08 99 0178, 08 99 0179, 08 99 0180, 09 99 0181, 09 99 0182, 08 99 0183, 09 99 0184, 09 99 0185, 07 99 0186, 09 99 0187, 06 99 0188, 06 99 0189, 08 99 0190, 06 99 0191, 06 99 0192, 09 99 0193, 09 99 0194, 09 99 0195, 03 99 0196, 09 99 0197, 09 99 0198, 09 99 0199 y 08 99 0200

que figuran como anexo a esta Resolución.

Madrid, 17 de mayo de 1999.—El Secretario general, P. D. (Resolución de 29 de septiembre de 1997, «Boletín Oficial del Estado de 3 de octubre»), el Subdirector general de Promoción y Normalización de los Servicios de Telecomunicaciones, Ricardo Alvaríno Álvarez.

ANEXO

Certificado de aceptación

En virtud de lo establecido en el Reglamento por el que se establece el procedimiento de certificación para los equipos a que se refiere el artículo 57 de la Ley General de Telecomunicaciones, aprobado por el Real Decreto 1787/1996, de 19 de julio («Boletín Oficial del Estado» número 209, de 29 de agosto), se expide por la Secretaría General de Comunicaciones el presente certificado de aceptación a favor de:

Nombre o razón social: «Furuno España, Sociedad Anónima».
Dirección: Calle Francisco Remiro, número 2, B, 28028 Madrid.
Teléfono: 91 725 90 88. Fax: 91 725 98 97.
Código de identificación fiscal: A-80290547.

y con número

08 99 0176

Para el equipo: Radar marino destinado al servicio móvil marítimo. Fabricado por: «Furuno Electric Co. Ltd», Japón, en Japón.
Marca: «Furuno».
Modelo: FR-7062.

y con certificado de examen de tipo número 0157 99, con las advertencias indicadas en el anexo I, acompañado de declaración de conformidad con el tipo realizada por:

Razón social: «Furuno España, Sociedad Anónima».
Domicilio: Calle Francisco Remiro, número 2, B.
Ciudad: Madrid.
Provincia: Madrid.

Cada uno de los equipos amparados por el presente certificado deberá incorporar la marcación siguiente:

E	D. G. Tel.	08 99 0176
---	------------	------------

de la forma indicada en el anexo I del Real Decreto 1787/1996, de 19 de julio («Boletín Oficial del Estado» número 209, de 29 de agosto).