

12. Gestión presupuestaria:

Contratación de seguros de riesgos.

Total horas: 5.

13. Sesiones de trabajo (mesas redondas y conferencias sobre temas de seguridad):

Total horas: 4.

14. Tutorías (asesoramiento a los alumnos para la realización del proyecto de seguridad):

Total horas: 10.

15. Trabajo individual sobre un proyecto de seguridad que incluya plan de autoprotección y plan contra incendios:

Total horas: 60.

Total horas del Curso Superior de Director de Seguridad: 200.

Tercero.—El referido «Curso Superior de Director de Seguridad» cumple, según la documentación aportada, los requisitos establecidos en el anexo 4, a que se refiere el apartado octavo de la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 7 de julio de 1995, para que la titulación obtenida, una vez superado el mismo, sea considerada suficiente para la habilitación de Director de Seguridad.

Fundamentos de Derecho

Primero.—El artículo 63.2.b) del Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, dispone que para la habilitación de los Directores de Seguridad se requerirá que los solicitantes estén en posesión de la titulación de seguridad reconocida a estos efectos por el Ministerio de Justicia e Interior.

Segundo.—La Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 7 de julio de 1995, por la que se da cumplimiento a diversos aspectos del Reglamento de Seguridad Privada, sobre personal, establece en su apartado octavo que la Secretaría de Estado de Interior podrá determinar las titulaciones que, por ajustarse a los requisitos señalados en el anexo 4 de la misma, pueden considerarse suficientes para la habilitación de Director de Seguridad. Los cursos a que correspondan tales titulaciones habrán de estar programados por centros universitarios, oficiales o privados, o por otros dependientes, asociados o tutelados por aquéllos.

Tercero.—Por su parte, el artículo 3 del Real Decreto 758/1996, de 5 de mayo, de reestructuración de departamentos ministeriales señala que al Ministerio del Interior le corresponden las competencias hasta entonces atribuidas al Ministerio de Justicia e Interior, entre otros, en el siguiente órgano superior: Secretaría de Estado de Interior.

Cuarto.—A su vez, el artículo 2.1.c) en relación con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1885/1996, de 2 de agosto, de estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece que la Secretaría de Estado de Seguridad asume las funciones desempeñadas por la Secretaría de Estado de Interior en materia de seguridad privada.

Por consiguiente, visto el expediente en todos sus términos y en uso de las facultades que me han sido conferidas,

He resuelto, reconocer como titulación suficiente para la habilitación de Director de Seguridad el Curso Superior de Director de Seguridad, obtenida mediante la superación del mismo, impartido por el Instituto de Estudios Superiores de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU en colaboración con «Antares de Seguridad, Sociedad Anónima», que habrá de desarrollarse con arreglo a los planteamientos y programas, general y detallados, que obran en el expediente que sirve de base a la presente Resolución.

Las eventuales modificaciones que se introduzcan en tales planteamientos y programas deberán ser comunicadas a esta Secretaría de Estado de Seguridad.

La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de mayo de 1999.—El Secretario de Estado, Ricardo Martí Fluxá.

MINISTERIO DE FOMENTO

11956 *ORDEN de 25 de mayo 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: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409.*

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 para la construcción, conservación y explotación de autopistas.

Aprobados por este Departamento los anteproyectos referentes a los tramos: «M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409», 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 para la construcción, conservación y explotación de los tramos: «M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3 de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409».

Madrid, 25 de mayo 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: M-40-ARGANDA DEL REY, DE LA AUTOPISTA DE PEAJE R-3 DE MADRID A ARGANDA DEL REY; M-40-NAVALCARNERO, DE LA AUTOPISTA DE PEAJE R-5, DE MADRID A NAVALCARNERO, Y DE LA M-50 ENTRE LA AUTOPISTA A-6 Y LA CARRETERA M-409

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 para la construcción, conservación y explotación de la R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo: M-40-Arganda del Rey, de la R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo: M-40-Navalcarnero y del tramo de la M-50 comprendido entre la autopista A-6 y la carretera M-409. 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 objeto del concurso es la concesión por un periodo máximo de cincuenta años para la construcción, conservación y explotación de:

1. R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo: M-40-Arganda del Rey, según el anteproyecto de clave A0-M-10200.A, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 21 de abril 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.

2. R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo: M-40-Navalcarnero, según el anteproyecto de clave A0-M-10190, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 7 de abril 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.

3. El tramo de la M-50, autovía libre de peaje, comprendido entre la autopista A-6 y la carretera M-409, de acuerdo con el anteproyecto de clave A0-M-10490, autovía de circunvalación a Madrid, M-50, tramo: M-409 (eje Culebro)-eje Pinar, subtramo M-409 (eje Culebro)-M-501, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 16 de abril de 1999, con el anteproyecto de clave A0-M-10500, autovía de circunvalación a Madrid, M-50, tramo: M-409 (eje Culebro)-eje Pinar, subtramo M-501-eje Pinar, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 16 de abril de 1999 y con las actuaciones de mejora especificadas en la cláusula 21 para la autovía de circunvalación a Madrid, M-50, tramo: A-6-M-503 (eje Pinar).

El concurso comprende la totalidad de los itinerarios de dichos tramos con los puntos de origen y fin y ubicación de enlaces previstos en los mencionados anteproyectos y proyecto. Dichos tramos quedarán integrados en la concesión objeto de este concurso a los efectos de su construcción, conservación y explotación por el concesionario y serán libres de peaje. El denominado eje Pinar se encuentra en explotación y se incorpora a la concesión con el fin de obtener unas características homogéneas en todo el arco de circunvalación.

El concurso será único para la totalidad del objeto descrito en los párrafos anteriores.

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 A0-M-10200.A aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con la aprobación definitiva del mismo, cuyas prescripciones serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

2. El anteproyecto de clave A0-M-10190 aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con la aprobación definitiva del mismo, cuyas prescripciones serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

3. Los anteproyectos de clave A0-M-10490 y A0-M-10500 para la M-50, entre el eje Pinar y el eje Culebro, aprobados definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con la aprobación definitiva del mismo, cuyas prescripciones serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

4. Estudio de cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, para la M-50, R-3, LAV y M-45, sobre la ZEPA número 142.

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 6 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 mismas.

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 puesta en servicio de la R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo: M-40-Navalcarnero, y de la R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo: M-40-Arganda del Rey, la previa apertura al tráfico del tramo de M-50 comprendido entre el eje Pinar y el eje Culebro.

6. El volumen de inversión total previsto a que se refiere la letra f) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales incluirá tanto el volumen de inversión total previsto para la construcción de la R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo: M-40-Arganda del Rey, de la R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo: M-40-Navalcarnero, como el volumen de inversión total previsto para la construcción del tramo de la M-50 comprendido entre el eje Culebro y el eje Pinar, así como el de acondicionamiento del eje Pinar.

7. El sistema de peaje a que se refiere la letra n) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales consistirá, en la R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo: M-40-Navalcarnero, y según lo descrito en el anteproyecto correspondiente, en dos barreras de peaje troncales situadas en los puntos kilométricos 3,2 y 18,7, así como en dos controles de peaje en los ramales de enlace de la M-413, en dirección a Madrid y Navalcarnero/N-V. Para el cálculo de los peajes, en dichas estaciones de peaje se tendrá en cuenta que:

En la barrera troncal 1 (punto kilométrico 3,2) se repercute una longitud de 9 kilómetros.

En la barrera troncal 2 (punto kilométrico 18,7) se repercute una longitud de 21,2 kilómetros.

En las barreras de los ramales de enlace de la M-413 dirección Madrid se repercute una longitud de 9,8 kilómetros.

En las barreras de los ramales de peaje de la M-413 dirección Navalcarnero/N-V se repercute una longitud de 11,4 kilómetros.

En la R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo: M-40-Arganda del Rey, el sistema de peaje consistirá, según lo descrito en el anteproyecto correspondiente, en dos barreras de peaje troncales situadas en los puntos kilométricos 3,2 y 28,0, así como dos controles de peaje en los ramales del enlace de la M-45 y del enlace de Arganda del Rey en dirección Madrid. Para el cálculo de los peajes, en dichas estaciones de peaje se tendrá en cuenta que:

En la barrera troncal 1 (punto kilométrico 3,2) se repercute una longitud de 8,1 kilómetros.

En la barrera troncal 2 (punto kilométrico 28,0) se repercute una longitud de 20,9 kilómetros.

En las barreras de los ramales de enlace de la M-45 se repercute una longitud de 3,8 kilómetros.

En las barreras de los ramales del enlace de Arganda del Rey, dirección Madrid, se repercute una longitud de 12,5 kilómetros.

El tramo de la M-50 comprendido entre la A-6 y el eje Culebro será libre de peaje.

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 tendrá un plazo máximo de cincuenta años, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 33 de este pliego.

9. Las letras q) y r) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se entenderán conformes 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 previstos en las letras a), b) y c) anteriores, se desglosará las cantidades previstas para los cinco tramos distintos que corresponden a los documentos relacionados en la cláusula 3 de este pliego.

10. El plan económico-financiero previsto en el apartado t) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales 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.

b) 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.

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.

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

Los resultados operativos antes de las dotaciones a la amortización, a las provisiones 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.

iv) 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 tanto los recursos financieros obtenidos de terceros como los obtenidos de los pro-

prios accionistas de la sociedad concesionaria en concepto de préstamos subordinados.

v) 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.

vi) 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 ofertado. 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 posibles licitadores expresadas en pesetas de 31 de diciembre de 1999 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 periodo del año o con cualquier otro criterio objetivo que, sobre la base del razonamiento que expondrá en su oferta, le permita la optimización de los ingresos de peaje de la concesión compatible con la adecuada gestión de los niveles de tráfico del corredor.

No obstante, en ningún caso la media ponderada, sin incluir bonificaciones, 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 ningún caso, la tarifa aplicada en cualquiera de los supuestos que se contemplen 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 máxima, 15 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario Pesados 1: Tarifa máxima, 17 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario Pesados 2: Tarifa máxima, 25 pesetas/kilómetro.

b) Explicación y detalle de los gastos operativos previstos y de su evolución durante el período 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 se incluirá 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.

Calendario previsto para los desembolsos del capital social.

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, con un plazo máximo de cincuenta años, vendrá fijada en el Real Decreto de adjudicación.

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. Los licitadores, en sus ofertas técnicas, justificarán el cumplimiento de las prescripciones incluidas tanto en las declaraciones de impacto ambiental como en las aprobaciones y los documentos de cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres.

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 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.

En particular se prestará especial atención a las políticas empresariales y planes de implantación previstos que aseguren un uso masivo de los sistemas de peaje dinámico por instalar de acuerdo con el apartado 2 de la cláusula 21 de este pliego.

16. 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. En particular, y con el fin de realizar el seguimiento de la posible afección que la construcción de las infraestructuras puede representar sobre las especies de avifauna que motivaron la declaración de la ZEPA, los licitadores propondrán la colaboración con una entidad investigadora, académica u ornitológica de reconocido prestigio que permita establecer medidas de apoyo a la mejora del hábitat y al mantenimiento de las poblaciones de aves que motivaron la declaración de la ZEPA número 142. Dicha colaboración será aprobada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y deberá contar con la conformidad del organismo ambiental competente de la Comunidad de Madrid, quien deberá dar también su conformidad a la entidad con la que se establezca el Convenio, así como a las medidas que dicho seguimiento aconseje adoptar.

El adjudicatario financiará las actuaciones que se deriven del Convenio. El presupuesto consignado por el adjudicatario deberá ser suficiente para desarrollar las tareas que se deriven del mismo. Su importe, así como el contenido del Convenio, deberá ser ofertado por las empresas que participen en la licitación con el fin de que puedan ser tenidos en cuenta para la adjudicación.

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:

- a) Objeto de la concesión.
- 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 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.
- f) Calendario de desembolsos de los recursos aportados por los accionistas.
- g) Límites máximos de la responsabilidad patrimonial de la Administración a que hace referencia el apartado 9 de la cláusula 5 del presente título I.
- h) 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.
- i) Plazo concesional ofertado.

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.

5. 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.

6. Otra documentación complementaria:

a) 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.

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

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

d) 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 2.056 millones 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 7.^a, 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 figurará el nombre y domicilio del concursante, la firma y el nombre de la persona que suscribe la proposición y una leyenda que diga: «Oferta para el concurso convocado por el Ministerio de Fomento para la adjudicación de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo M-40-Arganda del Rey, de la R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo M-40-Navalcarnero y del tramo de la M-50 comprendido entre la A-6 y el eje Culebro».

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.

Secretario general técnico del Ministerio de Fomento.

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 1.^a 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, se 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, 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 quince 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	175
II. Volumen de inversión total previsto y límites de la responsabilidad de la Administración	170
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. Plazo de la concesión ofertado	175

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 87,5 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 o penalizaciones de hasta 87,5 puntos en concepto de mejoras cualitativas o disfunciones en la estructura y racionalidad de la propuesta, respectivamente.

Criterio II.—Se asignarán 170 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 170 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:

Coherencia de las estimaciones de tráfico de acuerdo con las tarifas propuestas.

Correspondencia de costes de explotación e ingresos de tráfico y otros ingresos.

Amortizaciones y dotaciones al fondo de reversión.

Gastos financieros respecto de ingresos y ratio de cobertura de la deuda.

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

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

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 del 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 medio ambiental 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 establezca.

Criterio VI.—Plazo de la concesión ofertado. Se asignarán 175 puntos a la oferta que menor plazo concesional proponga y al resto de ofertas se les asignará una puntuación determinada por proporción inversa.

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 registrará 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 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 10 por 100 de dicha inversión total.

Dicho capital se incrementará al objeto de mantener el porcentaje ofertado cuando se produzca una inversión mayor que la prevista.

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 movilizados, 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 movilizados 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 desembolsado 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, transcurrida la mitad del periodo concesional, 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, superior al mínimo del 10 por 100 podrían ser reducidos hasta el mencionado porcentaje mínimo, 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 periodo máximo de financiación a la mitad del periodo 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 distinta de la contenida en el plan económico-financiero inicialmente presentado 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 periodo 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.

18. *Aspectos fiscales y contables.*—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.

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 que habrán de entrar en servicio antes del 31 de diciembre de 2001.

Será requisito imprescindible para la puesta en servicio de la R-5, autopista de peaje Madrid-Navalcarnero, tramo M-40-Navalcarnero, y de la R-3, autopista de peaje Madrid-Arganda del Rey, tramo M-40-Arganda del Rey, la previa apertura al tráfico del tramo de M-50 comprendido entre el eje Pinar y el eje Culebro.

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. Se prevén las siguientes actuaciones con el objeto de acondicionar el tramo del eje Pinar y adaptar sus características geométricas a las previstas para el resto de los tramos de la M-50 con los que deberá enlazar en el futuro:

Ensanche de ambas calzadas, mediante la construcción de sendos carriles interiores, emplazados en la mediana actual, en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 22,1 y 24,9.

Construcción de carriles de cambio de velocidad, que afecten al tronco de la autopista, bien acondicionando otros previos o bien de nueva ejecución.

Construcción de vías colectoras, en ambas márgenes, reordenando los accesos actuales al tronco de la autopista.

Obras complementarias de desagüe y permeabilidad de servicios.

El presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras, a modo indicativo, se estima que ascenderá a 1.800 millones de pesetas.

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-IC, en su versión provisional de diciembre de 1996, para una autopista de velocidad de proyecto 100 km/h (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. 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 autopistas radiales de Madrid de peaje (R-2, R-3, R-4 y R-5) 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 futuros concesionarios de las autopistas radiales las actuaciones que permitan lograr dicha unificación, bajo la supervisión y aprobación de la Administración concedente.

3. 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.

4. 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 $\varnothing$ 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 aquellos a que se hace referencia en la cláusula 22 de este pliego. La Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior podrá utilizar la canalización y los sistemas de comunicaciones para las misiones que considere oportunas dentro del ámbito de sus competencias.

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, asegurándose la total operatividad de los mismos desde el citado Centro de Gestión, y su perfecta integración en el sistema global de gestión de tráfico.

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.

3. A efectos de la explotación, queda constancia de la voluntad de la Administración de ampliar la capacidad de la actual N-III, incluso mediante la construcción de vías de servicio sin que esta circunstancia pueda dar lugar a ningún tipo de reclamación económica por parte del adjudicatario.

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 propiedad de la Dirección General de Tráfico, la cual podrá 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 la concesión.

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 periodo concesional la que resulte de la aplicación del 2 por 100 a la inversión total, IVA incluido, en las obras objeto de la concesión en el momento de su puesta en servicio, 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.

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.*—El concesionario queda obligado a que en ningún punto de las autopistas Madrid-Arganda (R-3) y Madrid-Navalcarnero (R-5) 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.

Por lo que se refiere a la M-50 la obligación análoga del párrafo anterior sólo se entenderá válida en lo referente a sus incrementos de tráficos imputables al crecimiento de la demanda sin considerar la inducida por cambios de uso de suelo no previstos al día de la fecha de licitación. Concretamente, las ampliaciones previstas en la aprobación de los anteproyectos de la M-50, A0-M-10400 y A0-M-10500, correrán por cuenta del concesionario.

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 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:

a) En el tronco de la autopista, antes de la salida inmediatamente anterior al tramo afectado.

b) 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, 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.*—El plazo de la concesión objeto de este concurso tendrá una duración máxima de cincuenta años y vendrá fijado en el Real Decreto de adjudicación de la misma, de acuerdo con la oferta que resulte adjudicataria.

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 y 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, deduciendo la cuota de amortización que en función del número de años corresponda.

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.

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, aten-

diendo 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 éste 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.

11957 *ORDEN de 12 de mayo de 1999 por la que se aprueban la convocatoria y las bases reguladoras para el otorgamiento de ayudas para la formación teórica y práctica en materia de seguridad y especialización marítima.*

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 7 de julio de 1978, así como sus enmiendas de 1995, establecen determinados requerimientos de formación teórica y práctica en materia de seguridad y especialización marítima a los profesionales de la mar incluidos en su ámbito de aplicación. Dicha formación no se encuentra incluida actualmente en los planes de estudios académicos para la obtención de los diferentes títulos.

Con el fin de facilitar a los alumnos de las Escuelas Superiores o Facultades de la Marina Civil y de las Escuelas o Institutos Politécnicos de Formación Profesional Náutico-Pesqueras, que se encuentran efectuando alguno de los cursos lectivos inmediatamente anteriores a la obtención de un título, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el citado Convenio para su futuro ejercicio profesional en buques mercantes, se convocan ayudas en condiciones de igualdad y publicidad y se establecen