

treinta y ocho coma ochenta y siete», provincia de León, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo único.—Por exigir garantías y condiciones especiales por parte del contratista que haya de ejecutarlas, se autoriza la contratación, por el sistema de concurso, de las obras de «Ensanche y mejora del firme. Refuerzo, regularización, tratamiento superficial y acondicionamiento de cuatro curvas peligrosas. Nacional sexta, de Madrid a La Coruña, puntos kilométricos cuatrocientos trece al cuatrocientos treinta y ocho coma ochenta y siete», provincia de León.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 1593/1964, de 21 de mayo, por el que se autoriza la contratación, mediante concurso, de las obras de «Ensanche y mejora del firme en la C. N. IV, de Madrid a Cádiz p. k. 145 al 146,090, 197,822 al 208,500 y 222,400 al 223,850» (Ciudad Real).

Examinado el expediente de contratación, por el sistema de concurso, de las obras de «Ensanche y mejora del firme. Carretera Nacional cuarta, de Madrid, a Cádiz, puntos kilométricos ciento cuarenta y cinco al ciento cuarenta y seis coma noventa, ciento noventa y siete coma ochocientos veintidós al doscientos ocho coma quinientos y doscientos veintidós coma cuatrocientos al doscientos veintitrés coma ochocientos cincuenta», provincia de Ciudad Real, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo único.—Por exigir garantías y condiciones especiales por parte del contratista que haya de ejecutarlas, se autoriza la contratación, por el sistema de concurso, de las obras de «Ensanche y mejora del firme. Carretera Nacional cuarta, de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos ciento cuarenta y cinco al ciento cuarenta y seis coma noventa, ciento noventa y siete coma ochocientos veintidós al doscientos ocho coma quinientos y doscientos veintidós coma cuatrocientos al doscientos veintitrés coma ochocientos cincuenta», provincia de Ciudad Real.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 1594/1964, de 21 de mayo, por el que se autoriza la contratación, mediante subasta, de las obras de «Mejora del firme entre los p. k. 317 al 332,500 de la N-623, Burgos-Santander (Paradores-Cabañas-El Escudo)» (Burgos).

Examinado el expediente de contratación, por el sistema de subasta, de las obras de «Mejora del firme, puntos kilométricos trescientos diecisiete al trescientos treinta y dos coma quinientos de la Nacional seiscientos veintitrés, de Burgos a Santander (Paradores Cabañas-El Escudo)», provincia de Burgos, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo único.—Se aprueba el gasto de diecisiete millones ochocientos sesenta y siete mil quinientos cuatro pesetas con noventa y siete céntimos, a que asciende el presupuesto de las obras de «Mejora del firme, puntos kilométricos trescientos diecisiete al trescientos treinta y dos coma quinientos de la Nacional seiscientos veintitrés, de Burgos a Santander (Paradores Cabañas-El Escudo)», pertenecientes a la provincia de Burgos con cargo al crédito existente en la sección diecisiete, aplicación trescientos veintitrés-seiscientos once, subconcepto primero, coeficiente «A» del Presupuesto de gastos del Estado, distribuido en las siguientes anualidades:

Año mil novecientos sesenta y cuatro, cinco millones de pesetas.

Año mil novecientos sesenta y cinco, diez millones de pesetas.

Año mil novecientos sesenta y seis, dos millones ochocientos sesenta y siete mil quinientos cuatro pesetas con noventa y siete céntimos.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 1595/1964, de 21 de mayo, por el que se otorga al Ayuntamiento de Cádiz la concesión para construir, conservar y explotar la «Variante de la C. N. IV, de Madrid a Cádiz, p. k. 687,800, y carretera de Puerto Real a Matagorda con puente sobre la bahía de Cádiz.

El excelentísimo Ayuntamiento de Cádiz, al amparo de lo dispuesto en la Ley cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta, de veintidós de diciembre, sobre construcción, conservación y explotación de carreteras y caminos en régimen de concesión, solicitó del Ministerio de Obras Públicas el otorgamiento de concesión para construir, conservar y explotar la «Variante de la Carretera Nacional cuarta, de Madrid a Cádiz, entre los puntos kilométricos seiscientos ochenta y siete coma ochocientos y la carretera de Puerto Real a Matagorda». Tramitado el expediente reglamentario por la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, de acuerdo con las normas dictadas por Orden ministerial de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y uno, informaron favorablemente, con determinadas prescripciones, la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, las Direcciones Generales de Puertos y Señales Marítimas y de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, el Ministerio de Marina y los Consejo de Obras Públicas y de Estado.

En virtud de la autorización que al Gobierno concede el artículo primero de la Ley cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta, de veintidós de diciembre, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado en Comisión Permanente, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo único.—Se otorga al excelentísimo Ayuntamiento de Cádiz la concesión para construir, conservar y explotar la «Variante de la Carretera Nacional cuarta, de Madrid a Cádiz, entre los puntos kilométricos seiscientos ochenta y siete coma ochocientos y la carretera de Puerto Real a Matagorda», y de sus instalaciones complementarias, con estricta sujeción a la Ley cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta, de veintidós de diciembre, y Orden ministerial de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y uno, y a las condiciones comprendidas en el anexo a este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
JORGE VIGON SUERODIAZ

A N E X O

Condiciones a que habrá de ajustarse la concesión para la «Construcción, conservación y explotación, en régimen de concesión, de una variante de la Carretera Nacional cuarta, de Madrid a Cádiz, entre su punto kilométrico seiscientos ochenta y siete coma ochocientos y la carretera de Puerto Real a Matagorda, con puente sobre la bahía de Cádiz».

1. La concesión comprende los terrenos, obras e instalaciones necesarias para la construcción, conservación y explotación de la variante, de acuerdo con el proyecto definitivo y reformados, en su caso, a que se refieren los números siete y trece.

1.1. El acceso norte al puente hasta enlazar con la Carretera Nacional cuarta, en las proximidades del punto kilométrico seiscientos sesenta y tres, se construirá con una calzada por el Ministerio de Obras Públicas.

Cuando, como consecuencia del tráfico existente, sea necesario, a juicio del Ministerio de Obras Públicas, establecer en dicho acceso una segunda calzada, ésta se construirá por cuenta del concesionario en las condiciones que en aquel momento se le impongan.

El referido acceso norte será en todo momento de libre circulación, incluso cuando se construya la segunda calzada, sin afectarle las tarifas de peaje que en esta concesión se establecen.

2. A tenor de lo dispuesto en el artículo tercero de la Ley cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta, de veintidós de diciembre, el Ministro de Obras Públicas podrá designar en cualquier momento, a propuesta y bajo la dependencia orgánica de la Dirección General de Carreteras, un Delegado del Ministerio con las facultades siguientes:

2.1. Inspeccionar y velar por el cumplimiento de las cláusulas de la concesión.

2.2. Conocer los planes de obras, construcciones, servicios e instalaciones.

2.3. Conocer la situación de la tesorería y contabilidad de la empresa concesionaria.

2.4. Aprobar los reglamentos técnicos de las instalaciones y servicios.

2.5. Tramitar y resolver las reclamaciones de los usuarios.

2.6. Elevar, con su informe, a la Dirección General de Carreteras cuantos asuntos y propuestas requieran aprobación superior.

2.7. Las demás que se especifiquen en el Reglamento de Explotación de la concesión.

3. La concesión se otorga gratuitamente y con la exclusividad de los servicios e instalaciones inherentes a la misma, cuyo establecimiento y tarifas, en su caso, requerirán previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

4. El concesionario podrá pedir de los Ministerios correspondientes los beneficios fiscales establecidos para este tipo de concesiones en la Ley cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta, de veintidós de diciembre, sobre carreteras en régimen de concesión.

5. A los efectos de expropiación forzosa de los terrenos e inmuebles necesarios para la concesión, se declara la utilidad pública de las obras, y la aprobación del proyecto definitivo y reformados necesarios implicará la declaración de urgencia a efectos de lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos de la Ley de dieciséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

6. La concesión se otorga por el plazo de cincuenta años, contados desde la fecha de aprobación del acta de recepción provisional a que se refiere el apartado doce de la Orden ministerial de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y uno.

7. En el plazo de quince días siguientes a la publicación de este Decreto el concesionario deberá aceptar expresamente las condiciones impuestas.

8. El concesionario presentará en el plazo de dieciocho meses, a partir de la fecha de publicación de este Decreto, el proyecto de ejecución de la obra, en cuya redacción deberán observarse las siguientes prescripciones, con referencia al que sirvió de base a la tramitación del expediente:

8.1. La altura libre del tramo móvil se determinará por un análisis de la intensidad del tráfico marítimo según las diversas guindas de los buques que frecuentan al fondo de la bahía, tanto de la Armada como de los que componen el tren naval del Arsenal de La Carraca y de los que carguen sal u otras mercancías, de tal modo que, teniendo en cuenta la duración de la maniobra de apertura y cierre del tramo móvil y la necesidad de su repetición, el tiempo de interrupción del puente para el tráfico rodado se mantenga dentro de un margen que no sea perturbador.

8.2. Se aumentarán las luces de los tramos fijos para reducir el número de pilas, debiendo acompañar al proyecto un análisis de la influencia del empleo de diversas luces en el presupuesto de la obra.

8.3. La luz libre del tramo móvil será, como mínimo, de ochenta metros en el caso de una traza perpendicular al rumbo de la derrota de los buques mayores, determinada en el informe del Ministerio de Marina de trece de diciembre de mil novecientos sesenta y uno. En el caso de que esta ubicación no fuera aconsejable y se mantuviera la del proyecto, la luz libre se aumentaría lo necesario para conservar análoga facilidad de paso, teniendo en cuenta no sólo una anchura de ochenta metros en la proyección sobre la traza perpendicular al citado rumbo, sino al sobreancho convenientemente exigido por el abatimiento del buque durante el tiempo empleado en el cruce de la obra.

8.4. La ubicación del tramo móvil se situará precisamente sobre la derrota de los buques mayores.

8.5. Se aplicarán las normas de proyecto que fije la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, haciendo la previsión necesaria para que cuando el crecimiento del tráfico lo exija pueda transformarse el puente en autopista de cuatro vías de circulación, en las condiciones de máxima economía y mínima perturbación de los usuarios.

8.6. Los accesos al puente tendrán una pendiente máxima del tres y medio por ciento, y las curvas, en planta, un radio mínimo de trescientos metros.

8.7. Se estudiarán debidamente tanto el balizamiento del puente como sus comunicaciones con la Comandancia Militar de Marina de Cádiz (Prácticas del Puerto) y con el Arsenal de La Carraca (Ayudantía Mayor), estableciéndose también las señales para entenderse con los buques. Asimismo figurarán en el proyecto el balizamiento provisional durante la ejecución de las obras y las precauciones que habrán de tomarse para garantizar la seguridad de la navegación.

8.8. El proyecto comprenderá todas las obras que sean necesarias para poner en servicio público la concesión y fijará el plazo de ejecución que técnicamente aparezca justificado, así como el programa de trabajo, con especificación de los plazos parciales.

8.9. Deberá contener el plano parcelario de todos los terrenos a ocupar.

8.10. Como uno de los anejos a la Memoria figurará el resultado obtenido en un laboratorio nacional o extranjero, de reconocida solvencia y competencia en la materia a juicio de

la Dirección General de Carreteras, del estudio de las repercusiones que sobre el régimen de las corrientes de la bahía de Cádiz ha de producir el puente o, en su caso, informe de que tal estudio no es posible o que sus resultados no serían relevantes.

9. En cuanto la concesión afecta a la Zona Franca y Dique de Levante del puerto de Cádiz se observarán las siguientes prescripciones:

9.1. La carretera de acceso al puente a través de la Zona Franca no será obstáculo para que en cualquier momento pueda ser atravesada por el personal y el material del puerto de la Zona Franca, estableciéndose la comunicación necesaria a juicio de la Dirección Facultativa de la misma.

9.2. El acceso al Dique de Levante estará siempre libre tanto para el personal como para el material del puerto de la Zona Franca.

9.3. Por la ocupación de los terrenos de la Zona Franca y del Dique de Levante el concesionario abonará a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz un canon anual de doscientas cincuenta mil pesetas por trimestres adelantados, a partir de la fecha de entrada en servicio de la concesión.

10. En la construcción, conservación y explotación de la variante y puente objeto de esta concesión, por lo que se refiere al paso sobre el ferrocarril Madrid-Cádiz, el concesionario deberá cumplir las prescripciones siguientes:

10.1. Son de aplicación las prescripciones generales de la Ley y Reglamento de Policía de Ferrocarriles y las contenidas en el apartado primero de la Real Orden de diecisiete de febrero de mil novecientos ocho.

10.2. El plazo de ejecución de las obras a realizar dentro del terreno del ferrocarril y de su zona de servidumbre será de dos años, contados desde la fecha de su comienzo.

10.3. Antes de dar principio a las obras, el concesionario se pondrá de acuerdo con el personal técnico de la Sección de Vías y Obras de la RENFE de la zona de Cádiz.

10.4. Los materiales necesarios para dichas obras se acopiarán de forma que no impidan el tránsito por la explanación de la vía ni el libre curso de las aguas.

10.5. Los trabajos a efectuar dentro de los límites del terreno del ferrocarril y en su zona de servidumbre se efectuarán bajo la inspección y vigilancia del personal facultativo de la Inspección correspondiente y la RENFE designará los agentes necesarios para estar al frente de aquéllos, siendo de cuenta del peticionario el abono de los jornales que dichos agentes devenguen en tal cometido, así como en la vigilancia y precauciones que para garantizar la circulación de trenes sea preciso establecer durante la ejecución de las obras.

10.6. En el caso de que las obras que se proyectan se ejecuten mediante contrato, bien sea derivado de subasta, concurso, destajo, etc., y los gastos mencionados en la condición anterior correspondieran ser abonados por el adjudicatario, éste depositará en la Caja de la RENFE y para atender a los mismos la cantidad de cincuenta mil pesetas, de cuyo importe, una vez terminadas las obras, se practicará por la RENFE la liquidación de los gastos que aquéllas hayan ocasionado.

10.7. Los andamiajes, encofrados y demás elementos auxiliares que se empleen en la ejecución de estas obras se dispondrán en la forma que ordenen los inspectores de las mismas, a fin de evitar todo peligro o retrasos a las circulaciones por el ferrocarril.

10.8. No se permitirá comenzar estos trabajos en la parte que afecten a la precaución a establecer en el ferrocarril hasta que no estén acopiados todos los materiales precisos.

10.9. El concesionario será responsable de los daños que se irroguen al ferrocarril y a sus usuarios a causa de estas obras.

10.10. La RENFE quedará exenta de responsabilidad por los perjuicios y daños que pueda sufrir el personal y material dependiente del concesionario y de la Empresa constructora derivados de la explotación del ferrocarril.

10.11. La conservación deberá hacerse siempre por cuenta del peticionario, el cual será responsable de los perjuicios que se produzcan al ferrocarril por su descuido a este respecto.

11. En cuanto a la variante del ramal ferroviario del Trocadero, el concesionario tendrá que presentar el proyecto correspondiente a la aprobación de la Dirección General de Transportes Terrestres antes de proceder a su ejecución.

12. Presentado el proyecto a que se refiere el apartado ocho, la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales comprobará si cumple las condiciones señaladas en esta concesión; llevará a cabo su confrontación, y, previa información pública y demás trámites reglamentarios, se aprobará, si procede, por Orden ministerial en la que se fijará expresamente el plazo de ejecución de las obras.

La no presentación del proyecto en el plazo fijado o el incumplimiento de las condiciones mínimas impuestas en este Decreto constituirán causa de caducidad de la concesión.

13. Será competencia de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales resolver sobre la necesidad de presentar por parte del concesionario proyectos reformados, cuya tramitación y consecuencias se ajustarán a las mismas normas aplicables al proyecto primitivo.

14. En el plazo máximo de cuatro meses, a contar de la fecha de notificación de la aprobación del proyecto, el concesionario procederá al replanteo de las obras en presencia del representante de la Administración.

Las obras darán comienzo dentro del mes siguiente a la fecha de aprobación del acta de replanteo por la Dirección General de Carreteras.

El concesionario deberá designar como Director de aquellas a un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

14.1. La inspección de las obras se llevará a efecto por la Dirección General de Carreteras, que podrá delegar estas funciones en la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz.

14.2. Todos los contratos que el concesionario celebre con terceras personas para la construcción, conservación o explotación de la concesión deberán contener necesariamente una cláusula en virtud de la cual se reserve a la Administración la facultad de sustituir al concesionario en las mismas condiciones y sin indemnización alguna, en cualquiera de los casos de incautación provisional a que se refiere la condición veintiséis, rescate, caducidad o reversión de la concesión.

14.3. La Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales o la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, por delegación del Centro directivo, deberá aprobar la ejecución de las obras y la forma de llevar a cabo los trabajos.

La aprobación o no aprobación administrativa de cualquier extremo consultado no implicará en ningún caso responsabilidad para la Administración ni eximirá al concesionario de las consecuencias que pudieran derivarse de una mala construcción, de imperfecciones o defectuoso funcionamiento de las obras realizadas.

El programa de trabajo, que deberá incluirse en el proyecto definitivo, servirá de base para controlar la marcha de las obras.

Durante la ejecución de estas se realizarán por el concesionario cuantos ensayos sean necesarios, a juicio de la Administración, para el control de la obra.

14.4. El concesionario quedará obligado a restablecer a su costa los cauces de agua cuyo curso sea preciso desviar o modificar para la ejecución de las obras. En caso de que por causa de los trabajos de la concesión quedara interrumpida la alimentación de algún canal, reguera u otro cauce de agua, deberá restablecer a su costa la alimentación de dichos cauces en las condiciones preexistentes. Deberá tomar las disposiciones que la Administración considera necesarias para que las filtraciones de las aguas que procedan de los trabajos no dañen las parcelas de terrenos próximas. La Administración se reserva el derecho de libre disposición de las aguas o manantiales que sean alumbradas con motivo de los trabajos.

El concesionario será único responsable de los daños y perjuicios derivados de la construcción, conservación y explotación de la concesión.

15. El concesionario estará obligado a abonar las siguientes tasas y exacciones parafiscales:

1) Por la confrontación del proyecto o proyectos presentados, de acuerdo con las normas ocho y trece, la correspondiente al apartado b) del artículo cuarto del Decreto ciento treinta y nueve/mil novecientos sesenta.

2) Por la inspección de las obras, la que señala el apartado d) del artículo cuarto del Decreto ciento cuarenta/mil novecientos sesenta.

3) Por los ensayos de laboratorio que a juicio de la Administración requiera el control de la obra serán de aplicación las tarifas que figuran en el anejo al Decreto ciento treinta y seis/mil novecientos sesenta, siempre que se realicen en laboratorios dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

4) La prestación de informes técnicos y demás actuaciones facultativas que hayan de efectuarse como consecuencia de disposiciones en vigor o de los propios términos de la concesión devengarán las tasas establecidas en el Decreto ciento cuarenta/mil novecientos sesenta.

16. Terminadas las obras, el concesionario solicitará la recepción provisional dentro del plazo de treinta días; la recepción definitiva se efectuará transcurrido un año a contar de aquella.

Aprobada la recepción provisional, se autorizará la apertura al tráfico de la variante.

17. La inspección de la explotación de la concesión correrá a cargo de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, que podrá delegarla en la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz. Los gastos que esta inspección origine a la Administración serán de cuenta del concesionario y tendrán el carácter de gastos de explotación.

18. Las obras, maquinaria y útiles comprendidos en esta concesión serán conservados por el concesionario en buen estado.

Las reparaciones que hayan de efectuarse en las máquinas o elementos que hayan de sustituirse deberán ser aprobadas por la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales o por la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz—por delegación de aquella—, que por otra parte podrá requerir al concesionario para efectuar las obras de conservación y reparación que juzgue oportunas o la sustitución de elementos defectuosos. Si el concesionario no cumplimentase dicho requerimiento en el plazo fijado, la Jefatura de Obras Públicas procederá a ejecutarlo con cargo a aquél, para lo cual podrá intervenir el cobro de los peajes hasta la suma que cubra el gasto efectuado.

19. El concesionario deberá elevar a la Dirección General de Carreteras proyecto de Reglamento de Explotación de la

concesión, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de apertura al tráfico de la variante; un ejemplar del mismo se enviará al Ministerio de Marina, Dirección General de Transportes Terrestres y Dirección General de Puertos y Señales Marítimas para que informen en el plazo de dos meses; transcurrido este plazo sin que los referidos Organismos evacuen su informe, se entenderá que no tienen reparo alguno que oponer. El Reglamento de Explotación, con los informes de los citados Organismos y el de la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, deberá ser aprobado por Orden ministerial.

El Reglamento de la Explotación deberá contener necesariamente una clasificación de las faltas que pueda cometer el concesionario durante esta fase, con el correspondiente cuadro de sanciones.

No podrá dar comienzo la explotación antes de la aprobación de dicho Reglamento.

20. La variante y puente sobre la bahía de Cádiz estarán permanentemente abiertos a la circulación, con las limitaciones previstas en el Reglamento de Explotación, salvo en casos de fuerza mayor, para todos los vehículos procedentes de cualquier lugar y cualquiera que sea su destino, siempre que dichos vehículos estén autorizados a circular por las carreteras nacionales. En casos excepcionales, y con previa autorización de la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, se podrán acordar interrupciones transitorias de tráfico, ateniéndose en todo a lo que determine dicha Jefatura. La señalización y balizamiento de la carretera se hará en todo de acuerdo con las normas en vigor en cada momento y con las instrucciones dictadas por la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

21. La policía de circulación estará encomendada a la Policía de Tráfico que tenga atribuida en las demás carreteras del Estado. Sin perjuicio de ello, el concesionario tendrá a su cargo la vigilancia del cumplimiento del Reglamento de la Explotación. El incumplimiento de las normas de circulación será puesto en conocimiento de la Policía ordinaria de carreteras, para que ésta formule los atestados correspondientes, en los que se incluirán los posibles daños y perjuicios que los usuarios hayan causado en las obras e instalaciones.

22. Durante el plazo de la concesión tanto la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales como el concesionario podrán proponer la ejecución de obras complementarias o de nuevas instalaciones para asegurar una mejor explotación de la concesión o para acomodarla a las condiciones que la evolución de la circulación por carretera pueda exigir. A este efecto, en el plazo de tres meses, a contar de la fecha de aceptación de la propuesta, el concesionario presentará el oportuno proyecto en la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, que con su informe lo elevará a la Dirección General de Carreteras, a quien corresponderá aprobarlo si no lleva consigo la necesidad de realizar nuevas expropiaciones. En este último caso su aprobación se hará por Orden ministerial. La realización de estas obras será de cuenta del concesionario.

23. Las tarifas máximas iniciales serán las siguientes: Motocicletas: Cinco pesetas.

Para cada una de las tres categorías de vehículos de turismo, según la clasificación que el concesionario deberá proponer a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales: Quince, veinticinco y treinta y cinco pesetas, respectivamente.

Para cada una de las tres categorías de camiones y autobuses, según la clasificación que el concesionario deberá proponer a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales: Treinta y cinco, cincuenta y sesenta y cinco pesetas, respectivamente.

24. Las tarifas serán revisables en el momento de autorizarse la explotación de la variante, y a partir de esa fecha, cada cinco años, a petición del concesionario o por iniciativa de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, debiendo ser aprobadas por el Gobierno.

25. Al terminar el plazo de la concesión, la Administración Central tomará posesión de las instalaciones, terrenos y dependencias de la concesión, que le serán entregadas por el concesionario gratuitamente, libres de toda clase de cargas y gravámenes y en buen estado de conservación.

Durante los cinco años que precedan al término de la concesión, la Administración podrá reclamar los ingresos netos que produzcan los peajes para dedicarlos a mantener en buen estado las instalaciones, que debe recuperar en el caso de que el concesionario no cumpliera a entera satisfacción las obligaciones que le incumben a este respecto.

26. Durante el periodo de explotación, si circunstancias especiales así lo aconsejan, la Administración podrá tomar cuantas medidas excepcionales crea oportunas para evitar cualquier riesgo o peligro tanto en las obras como en la seguridad pública. Dichas decisiones serán tomadas por el Ministerio de Obras Públicas, a propuesta de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, y comunicadas al concesionario.

Si la explotación de la concesión llegara a interrumpirse total o parcialmente, la Administración podrá remediarla por cuenta y riesgo del concesionario.

Si desaparecidas las causas que motivaron la incautación provisional por la Administración el concesionario rehusase volver a hacerse cargo de la explotación o no aceptara las nuevas condiciones que aquellas pudieran haber exigido, incurrirá en causa de caducidad de la concesión.

El incumplimiento de las condiciones de la concesión por

parte del concesionario por causa de fuerza mayor, debidamente justificadas, no será causa de caducidad de la concesión.

27. Todas las cuestiones relativas a la interpretación y cumplimiento de las condiciones de esta concesión corresponderá exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de la revisibilidad jurisdiccional de sus actos.

28. La variante objeto de esta concesión forma parte de una carretera nacional y, por tanto, queda sometida a las normas generales aplicables a las carreteras de dicha categoría.

29. A los efectos de transferencia o enajenación de la concesión se estará a lo dispuesto en la Ley General de Obras Públicas de trece de abril de mil ochocientos setenta y siete, pero el nuevo titular deberá ser, en todo caso, persona natural o jurídica de nacionalidad española, sometida a la jurisdicción de los Tribunales españoles.

Siempre que la transferencia o enajenación de la concesión se efectúe a favor de un particular o empresa privada llevará necesariamente implícita la obligación de constituir antes del otorgamiento del documento público en que se formalice el depósito de la fianza o fianzas, que en aquel momento tendría que constituir o tener constituida el concesionario de no hallarse legalmente exceptuado.

30. Serán causas especiales de caducidad de esta concesión las siguientes:

a) Incumplimiento de los plazos de comienzo y ejecución de las obras.

b) Negativa del concesionario a hacerse cargo nuevamente de la explotación, cuando la Administración se hubiera incautado provisionalmente de la misma por causa de fuerza mayor y cuando no acepte las nuevas condiciones que estas causas exijan.

c) Reincidencia en el incumplimiento de las condiciones por las que se rige, tanto por lo que afecta a la construcción como a su conservación y explotación. A estos efectos se entenderá por reincidencia el incumplimiento de una misma condición por más de tres veces en un año, previo formal y especial apercibimiento de la Dirección General de Carreteras, durante la fase de ejecución, o haber sido sancionado en un año más de tres veces por haber incurrido en la misma falta grave, según el cuadro de sanciones vigente en la fase de explotación, de acuerdo con el Reglamento a que se refiere la condición 19.

La caducidad se acordará por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa instrucción del oportuno expediente, en el que preceptivamente serán oídos el concesionario y los Consejos de Obras Públicas y de Estado.

No obstante lo dispuesto en el apartado a) de este artículo, la Administración podrá discrecionalmente, en el supuesto de retraso en el cumplimiento de los plazos parciales de ejecución o del señalado para la terminación de las obras, optar por la imposición de sanciones económicas, que oscilarán entre cien mil y trescientas cincuenta mil pesetas de multa, según la importancia del retraso y la cuantía del volumen de obra prevista en el programa de trabajo a que el mismo afecte. Transcurrida la fecha de terminación total de las obras, la sanción será veinticinco mil pesetas de multa por cada día de demora.

31. Declarada la caducidad, la Administración tomará posesión de las instalaciones, terrenos y dependencias de la concesión en la forma prevista en el número veinticinco.

Si la obra se encuentra terminada y en explotación, la caducidad de la concesión llevará aparejada la pérdida de la parte no amortizada de la misma.

La declaración de caducidad motivará en todo caso la pérdida de la fianza o fianzas constituidas en virtud de lo dispuesto en el párrafo segundo del número veintinueve.

32. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, podrá acordar, cuando razones de alto interés público lo aconsejen, el rescate de la concesión, mediante abono al concesionario de la correspondiente indemnización fijada con arreglo a la Ley de Expropiación Forzosa y estimada en función de la privación de beneficios y del costo no amortizado.

DECRETO 1596/1964, de 21 de mayo, por el que se autoriza la contratación, mediante concurso, de las obras del «Proyecto modificado del de ramal de ferrocarril desde la estación de Plaza de Armas a la margen derecha de la dársena del puerto de Sevilla».

Por acuerdo de la Dirección General de Transportes Terrestres de veinticinco de marzo de mil novecientos sesenta y cuatro ha sido aprobado el «Proyecto modificado del de ramal de ferrocarril desde la estación de Plaza de Armas a la margen derecha de la dársena del puerto de Sevilla», con un presupuesto de ejecución por contrata de treinta y cinco millones setecientos setenta mil setecientos siete pesetas con cuarenta y cinco céntimos.

Se ha incoado el oportuno expediente de contratación de las mismas por el sistema de concurso, en cuya tramitación se han cumplido los requisitos exigidos en la legislación vigente.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se autoriza la contratación, por el sistema de concurso, de las obras comprendidas en el «Proyecto modificado del de ramal de ferrocarril desde la estación de Plaza de Armas a la margen derecha de la dársena del puerto de Sevilla».

Artículo segundo.—Se autoriza el gasto de treinta y cinco millones setecientos setenta mil setecientos siete pesetas con cuarenta y cinco céntimos a que asciende el presupuesto de contrata de las mismas, que habrá de abonarse con cargo a la sección diecisiete, aplicación trescientos veinticuatro-seiscientos doce, coeficiente «A» del vigente Presupuesto de Gastos del Estado y sucesivos, distribuido en las siguientes anualidades: Año mil novecientos sesenta y cuatro, cinco millones de pesetas; año mil novecientos sesenta y cinco, veinte millones de pesetas; año mil novecientos sesenta y seis, diez millones setecientos setenta mil setecientos siete pesetas con cuarenta y cinco céntimos. Total: Treinta y cinco millones setecientos setenta mil setecientos siete pesetas con cuarenta y cinco céntimos.

Artículo tercero.—El plazo de ejecución de las obras será de veinticuatro meses.

Artículo cuarto.—Por el Ministro de Obras Públicas se adoptarán las medidas oportunas para el debido cumplimiento de lo anteriormente dispuesto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiuno de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 1597/1964, de 21 de mayo, por el que se autoriza la contratación, mediante concurso, de las obras comprendidas en el «Proyecto modificado de precios del de supresión de la estación Soria-San Francisco y concentración de todas las instalaciones en la de Soria-Cañuelo».

La Ley cincuenta y cuatro/mil novecientos sesenta y dos, de veintiuno de julio, autorizó al Ministerio de Obras Públicas para ejecutar por cuenta del Estado, con aportaciones del Ayuntamiento de Soria y de RENFE, las obras de «Supresión de la estación de Soria-San Francisco y concentración de todas las instalaciones en la de Soria-Cañuelo».

Iniciado el correspondiente expediente de contratación por el sistema de concurso, fué celebrado el mismo sin concurrencia de licitadores, por lo que se acordó la redacción y posterior aprobación para las obras de referencia de un proyecto modificado de precios.

Continuando subsistentes las circunstancias que habían determinado la adopción del sistema de concurso para la contratación de las obras indicadas, se ha iniciado el oportuno expediente, en el que, con base en las garantías y condiciones especiales del contratista que haya de ejecutarlas, se ha seguido el mismo sistema de licitación, habiéndose cumplido en la tramitación del expediente los requisitos exigidos por la legislación vigente en la materia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se autoriza la contratación por el sistema de concurso de las obras comprendidas en el proyecto modificado de precios del de «Supresión de la estación de Soria-San Francisco y concentración de todas las instalaciones en la de Soria-Cañuelo».

Artículo segundo.—Se autoriza el gasto de veinticinco millones seiscientos ocho mil trescientas cuarenta y cinco pesetas con siete céntimos, a que se eleva el presupuesto de las obras expresadas, que habrá de abonarse con cargo a la sección diecisiete, aplicación trescientos veinticuatro-seiscientos doce, coeficiente «A», del vigente Presupuesto de Gastos del Estado, en las siguientes anualidades: Año mil novecientos sesenta y cuatro, cuatro millones de pesetas; año mil novecientos sesenta y cinco, dieciséis millones de pesetas; año mil novecientos sesenta y seis, cinco millones seiscientos ocho mil trescientas cuarenta y cinco pesetas con siete céntimos.

Artículo tercero.—El plazo de ejecución de las obras será de veinticuatro meses.

Artículo cuarto.—Por el Ministro de Obras Públicas se adoptarán las medidas oportunas para el debido cumplimiento de este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiuno de mayo de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
JORGE VIGON SUERODIAZ