

MINISTERIO DE FOMENTO

30248 *ORDEN de 23 de diciembre de 1998 por la que se aprueban los pliegos de bases y de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de construcción, conservación y explotación de la autopista de la Costa del Sol, tramo: Estepona-Guadiaro.*

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 tanto los pliegos de bases como los de cláusulas administrativas particulares a que habrán de acomodarse las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de autopistas.

Aprobado por este Departamento, por Resolución del Ministerio de Fomento de 15 de julio de 1998, el anteproyecto de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Estepona-Guadiaro, procede de conformidad con el citado artículo 6 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, la aprobación de los correspondientes pliegos de bases y de cláusulas administrativas particulares referentes a la misma.

En su virtud, este Ministerio ha resuelto:

Se aprueban los adjuntos pliegos de bases y de cláusulas administrativas particulares a que deberá ajustarse la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol: Tramo Estepona-Guadiaro.

Madrid, 23 de diciembre de 1998.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

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

PLIEGO DE BASES PARA EL CONCURSO POR PROCEDIMIENTO ABIERTO DE CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA DE PEAJE DE LA COSTA DEL SOL. TRAMO: ESTEPONA-GUADIARO

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 autopista de la Costa del Sol. Tramo: Estepona-Guadiaro.

Base primera. *Objeto del concurso.*—Es objeto principal del concurso:

A) La construcción, conservación y explotación del tramo Estepona-Guadiaro de la autopista de la Costa del Sol según el anteproyecto de clave AO-E-120, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 15 de julio de 1998.

El concurso comprende la totalidad del itinerario de dicho tramo con los puntos de origen y fin y ubicación de enlaces, previstos en el mencionado anteproyecto. De acuerdo con dicho anteproyecto la autopista enlazará, en su inicio, con la N-340 y con la propia autopista de la Costa del Sol, en su tramo Málaga-Estepona, en las proximidades de Estepona y, en su término, con la N-340 en las proximidades de Guadiaro.

B) La construcción para su posterior cesión a la Administración de las obras complementarias del mencionado tramo de autopista consistentes en el desdoblamiento de la N-340 entre Estepona y Guadiaro según el proyecto de clave 11-MA-3610 aprobado provisionalmente por Resolución del Ministerio de Fomento de fecha 14 de diciembre de 1998.

Dichas obras de desdoblamiento deberán ser completadas en su totalidad conforme al proyecto definitivamente aprobado y cedidas a la Administración en condiciones de inmediata apertura al tráfico previamente a la puesta en servicio del tramo de autopista que constituye el objeto principal del concurso.

Todos los licitadores deberán presentar sus proposiciones para el objeto principal del concurso descrito en los dos apartados anteriores. Adicionalmente, aquellos licitadores que lo deseen podrán incluir en sus proposiciones la variante que se describe a continuación:

La conservación y explotación del tramo Málaga-Estepona de la citada autopista de la Costa del Sol por ocho años desde el 16 de marzo de 2046 hasta el 16 de marzo de 2054. Dicho tramo, cuyas especificaciones

figuran en el proyecto clave 98-MA-9901 aprobado por el Ministerio de Fomento por Resolución de 27 de noviembre de 1996, se incorporará en su totalidad a la concesión del tramo Estepona-Guadiaro, siéndole de aplicación las normas que regulen la conservación y explotación del mismo así como su régimen económico-financiero.

Base segunda. *Información a facilitar por el Ministerio de Fomento a los posibles licitadores.*—A partir del día siguiente a la publicación de este pliego de bases en el «Boletín Oficial del Estado», los posibles licitadores tendrán a su disposición, para su libre examen, la siguiente documentación:

A) El anteproyecto de clave AO-E-120 aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del mismo, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

B) El proyecto de clave 11-MA-3610 para las obras de desdoblamiento de la N-340 aprobado provisionalmente por el Ministerio de Fomento con fecha 14 de diciembre de 1998.

C) El proyecto de clave 98-MA-9901 aprobado por el Ministerio de Fomento para la construcción del tramo Málaga-Estepona de la autopista de la Costa del Sol.

La documentación que antecede podrá ser examinada en las dependencias del Ministerio de Fomento durante las horas habituales de atención al público, en la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras.

Base tercera. *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 base quinta de este pliego de bases.

De conformidad con lo establecido en la citada Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, podrán, asimismo, concursar agrupaciones de empresarios que se constituyan temporalmente al efecto, sin que sea necesaria la formalización de las mismas en escritura pública. Estas agrupaciones de empresarios responderán solidariamente ante la Administración y deberán nombrar ante la misma un representante o apoderado único.

Base cuarta. *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 legislación posterior, el presente pliego de bases o el pliego de cláusulas administrativas particulares. 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 1 del pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso.

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 II del pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso.

4. Las modificaciones o adiciones a que hace referencia la letra d) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales podrán referirse al anteproyecto clave AO-E-120 del tramo Estepona-Guadiaro y al proyecto clave 11-MA-3610 de las obras de desdoblamiento de la N-340 complementarias a dicho tramo. En ningún caso se admitirá modificación alguna al proyecto clave 98-MA-9901.

5. El plan de realización de las obras, a que alude el apartado e) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, vendrá acompañado del correspondiente diagrama de relaciones y precedencias, justificativa 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.

Dicho plan deberá referirse a la totalidad de las mismas, con arreglo a lo establecido en el pliego de cláusulas administrativas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación del tramo de autopista Estepona-Guadiaro, así como las obras complementarias de desdoblamiento de la N-340 entre la localidad de Estepona y la de Guadiaro. Dichas obras de desdoblamiento deberán ser completadas en su totalidad de acuerdo al proyecto mencionado y cedidas a la Administración en condiciones de inmediata apertura al tráfico previamente a la puesta en servicio del mencionado tramo de autopista.

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 del tramo Estepona-Guadiaro así como el volumen total de la inversión previsto para la construcción de las obras complementarias de desdoblamiento de la N-340 entre Estepona y Guadiaro.

Con respecto a la concesión para la conservación y explotación del tramo Málaga-Estepona, se considerará, en su caso, que la Administración la pondrá a disposición del adjudicatario en perfecto estado de uso y condiciones de inmediata apertura al tráfico el 16 de marzo de 2046. Las inversiones necesarias para su conservación durante el periodo concesional recibirán el mismo tratamiento que las inversiones de mantenimiento del tramo Estepona-Guadiaro.

7. El sistema de peaje será abierto, con una estación de peaje en el enlace de Manilva según figura en el anteproyecto de la concesión objeto del concurso. Para el cálculo de los peajes, en dicha estación se asignará la totalidad del recorrido comprendido entre Estepona y Guadiaro a todos los movimientos excepto a aquellos que se incorporen o abandonen la autopista en el mencionado enlace a los cuales se asignarán 11 kilómetros a los precedentes o con destino a Estepona y 11 kilómetros a los precedentes o con destino a Guadiaro.

En su caso, el sistema de peaje, ubicación de enlaces y estaciones de peaje en el tramo Málaga-Estepona serán los establecidos en el Real Decreto de adjudicación de fecha 1 de marzo de 1996 de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la mencionada autopista hasta el 16 de marzo de 2046, y en los pliegos de dicho concurso, si bien se aplicará idéntico régimen tarifario al que, en su día, exista para el tramo Estepona-Guadiaro.

8. A los efectos de la letra p) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, la duración de la concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo Estepona-Guadiaro de la autopista de la Costa del Sol será de cincuenta y cinco años a partir de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Real Decreto de adjudicación de este concurso.

En su caso, la concesión para la conservación y explotación del tramo Málaga-Estepona de la citada autopista de la Costa del Sol será de ocho años a contar desde el 16 de marzo de 2046.

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 capítulo IX del pliego de cláusulas generales.

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 capítulo IX del pliego de cláusulas generales.

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 capítulo IX del pliego de cláusulas generales.

d) Se desglosará el volumen total de inversión prevista en las obras de desdoblamiento de la N-340. Dicho importe se deducirá de las cantidades previstas en los puntos a), b) y c) anteriores en el momento de su cesión a la Administración.

Además se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

A) 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 todos los tramos de la misma, con arreglo a lo establecido en el pliego de cláusulas administrativas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación de la autopista objeto del concurso.

Dicho plan vendrá acompañado del correspondiente diagrama de relaciones y precedencias, justificativa del mismo, entendiéndose por tal la construcción terminada en condiciones de inmediata puesta en servicio de cada uno de los tramos.

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

Plazo para la presentación de los proyectos de trazado y construcción.
Plazo para la iniciación de las obras.
Plazo para la terminación de las mismas.
Plazo para la apertura al tráfico.

En ningún caso la diferencia entre los plazos de iniciación de las obras y de presentación de los correspondientes proyectos de construcción será inferior a seis meses.

B) Los grupos tarifarios a los que habrán de venir referidas las tarifas y peajes que figuren en las ofertas de los licitadores 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 1998, para cada uno de los grupos tarifarios antes descritos y para cada una de las clases en que éstos aparecen subdivididos.

Además, podrán proponer tarifas diferentes para cada período 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 1998, los siguientes valores, antes de IVA, para cada grupo tarifario:

Grupo tarifario: Ligeros. Tarifa media ponderada máxima: 10,6 pesetas/kilómetro.
Grupo tarifario: Pesados 1. Tarifa media ponderada máxima: 13,9 pesetas/kilómetro.
Grupo tarifario: Pesados 2. Tarifa media ponderada máxima: 19,4 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 1998, superior a los siguientes valores, antes de IVA, para cada grupo tarifario:

Grupo tarifario: Ligeros. Tarifa máxima: 14 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario: Pesados 1. Tarifa máxima: 16 pesetas/kilómetro.

Grupo tarifario: Pesados 2. Tarifa máxima: 24 pesetas/kilómetro.

En su caso, las tarifas a aplicar en el tramo Málaga-Estepona, a partir de la incorporación de éste a la concesión del tramo Estepona-Guadiaro el 16 de marzo de 2046, serán las aplicables al tramo Estepona-Guadiaro en dicho período y su sistema de revisión será paralelo al establecido para este tramo.

C) El plan económico-financiero previsto en el apartado t) de la 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, utilizando un «software» compatible con Microsoft Excel para Windows 95, e incluirá:

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

ii) Balance de situación de cierre de cada ejercicio durante el periodo concesional.

iii) Estado de flujos de caja que reflejará los flujos de caja del proyecto, los flujos de caja financieros y los flujos de caja de los accionistas, 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 2,5 por 100 durante el periodo concesional.

ii) La proposición se presentará para una duración de la concesión de cincuenta y cinco años, según consta en el pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso, y en su caso para un periodo de ocho años adicionales de la concesión de conservación y explotación del tramo Málaga-Estepona de la autopista de la Costa del Sol.

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

1) 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.

2) 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, revertible o no, durante el periodo concesional.

iv) Se considerarán como flujos de caja financieros:

1) Los flujos de caja recibidos del Estado en concepto de préstamo participativo, menos los pagos a realizar al Estado en cada periodo por razón de dichos pasivos, incluyendo su amortización.

2) Más 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 propios 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 las 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.

c) Se acompañará, asimismo, una Memoria explicativa de los valores adoptados para las variables fundamentales que intervienen en dichos modelos y las hipótesis realizadas para su evolución a lo largo del periodo concesional. En particular se incluirá:

i) Estudios del tráfico previsto en el corredor y la autopista, a través del cálculo de generación y asignación del mismo. Análisis de la estructura de gastos operativos, su optimización y evolución previsible.

ii) Detalle de los gastos operativos estimados para cada ejercicio durante el periodo concesional. Explicación de la evolución estimada de los mismos y de las políticas que el licitador pretende adoptar para su optimización.

iii) Explicación de la política de amortizaciones y dotación del fondo de reversión adoptada, que se adaptará a lo dispuesto en el pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso.

iv) Detalle de las fuentes de financiación que se utilizarán para financiar el proyecto, incluyendo recursos propios, ajenos y préstamo parti-

cipativo concedido por el Estado a la sociedad concesionaria. Respecto de cada una de estas fuentes de financiación se estará a lo dispuesto en el pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso.

v) Respecto a las fuentes de financiación ajena, se indicarán los instrumentos que se pretende utilizar, su coste estimado y las garantías de cualquier naturaleza que se hayan ofertado o pretenda ofertar para conseguir dichos fondos en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado i) de la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, que se ajustará a lo dispuesto en la Ley 13/1995, de 18 de mayo, y en el pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso.

vi) Un análisis de solvencia y rentabilidad de la concesión, con sujeción a las siguientes normas:

1) Las propuestas incluirán la tasa de retorno interna del proyecto, así como la tasa de retorno interna de los recursos propios invertidos en la concesión. Dichos parámetros se calcularán de la siguiente manera:

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

b) La tasa de retorno interna del accionista se calculará como la tasa de descuento que aplicada a los flujos del accionista resulta en un valor actual neto de los recursos propios invertidos en la concesión igual a cero.

c) Para el cálculo de los flujos de caja de los accionistas se utilizarán los dividendos repartidos con cargo a beneficios o reservas y las amortizaciones de capital, en su caso, menos las aportaciones de capital.

vii) Una 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 periodo.

d) Se incluirá, también, una propuesta referente a los límites máximos de la responsabilidad patrimonial de la Administración a todos los efectos en que proceda la valoración de la concesión, y en particular a los que se definen en el pliego de cláusulas administrativas particulares del presente concurso en cuanto a:

1) Construcción.

2) Expropiaciones.

3) Bienes incorporados necesarios para la explotación.

e) La revisión y modificación del plan económico-financiero, previstas en el párrafo primero de la cláusula 47 del pliego de cláusulas generales, no implicarán nunca la revisión del régimen económico-financiero básico de la concesión que comprende:

1) Las tarifas y peajes aplicables.

2) Los ratios de capitalización y solvencia a que se refieren las letras d) y e) de la letra F) de esta base.

3) El préstamo participativo concedido por el Estado.

4) La duración de la concesión.

5) Límites de la responsabilidad de la Administración a que se refiere la letra d) anterior.

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.

D) Los licitadores manifestarán expresamente en sus ofertas las medidas que se propongan adoptar en relación con los efectos derivados de la concesión sobre 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.

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

F) Los licitadores incluirán, asimismo, en su proposición un resumen de la oferta. Dicho documento que tendrá una extensión máxima de siete páginas, comprenderá los siguientes puntos:

a) Objeto de la concesión, con mención expresa de si junto al objeto principal de la misma se oferta también por la variante descrita en la base primera de este pliego.

b) Características técnicas, coste, calidad y plazos para la construcción de la autopista y de las obras de desdoblamiento de la vía alternativa.

c) Breve reseña de la estrategia tarifaria propuesta, con mención expresa de la tarifa media ponderada y máxima para cada grupo tarifario.

- 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) Importe del préstamo participativo que se solicite del Estado.
- g) Límites máximos de la responsabilidad patrimonial de la Administración en cuanto a:
 - i) Construcción.
 - ii) Expropiaciones.
 - iii) Bienes incorporados necesarios para la explotación.

h) Breve reseña de los aspectos cualitativos de la oferta técnica: Calidad de los servicios prestados, impacto ambiental y otras características estéticas y funcionales que se desee resaltar.

Base quinta. *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:

A) Documentación acreditativa de la personalidad jurídica del empresario y la representación, en su caso, del firmante de la oferta, consistentes en:

a) Documento nacional de identidad del licitador cuando se trate de personas físicas o empresarios individuales, por fotocopia compulsada por quien ostente la representación pública administrativa, o escritura de constitución de la sociedad mercantil, cuando el empresario fuese una persona jurídica.

b) Poder que se bastanteará por la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento.

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

B) 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 varias empresas conjuntamente, cada una de ellas deberá acreditar su capacidad de obrar de acuerdo a lo anteriormente establecido.

C) 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 varias empresas conjuntamente, cada una de ellas deberá acreditar su solvencia económica y financiera mediante la aportación de los documentos mencionados.

D) Documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica o profesional:

a) Cuando el licitador opte por no realizar directamente las obras o cualesquiera tramos o fracciones de las mismas a tenor de lo dispuesto en el título IV del pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso, 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 varias empresas conjuntamente, cada una de ellas 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 IV del pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso, deberá presentar los documentos que de acuerdo con lo esta-

blecido en el artículo 17 de la Ley 13/1995, de Contratos de las Administraciones Públicas, justifiquen el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica o profesional para los contratos de obra, o, en su caso, la correspondiente clasificación.

En caso de concurrir a la licitación varias empresas conjuntamente, deberán acreditar su solvencia técnica o profesional mediante la aportación de los documentos mencionados, aquellas empresas de entre las participantes que vayan a realizar directamente las obras, o cualesquiera tramos o fracciones, a tenor de lo dispuesto en el título IV del pliego de cláusulas administrativas particulares de este concurso.

E) 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.

F) 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 base sexta del presente pliego de bases.

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.

Base sexta. *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 780 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 varias empresas conjuntamente, la garantía provisional podrá constituirse por una o varias de las empresas participantes, siempre que, en su conjunto, se alcance la cuantía requerida.

Base séptima. *Forma y lugar de la 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, planta 7.^a, 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 setenta y cinco días naturales, contados a partir del día 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 por procedimiento abierto convocado por el Ministerio de Fomento para la adjudicación de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de la Costa del Sol. Tramo Estepona-Guadiaro».

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 base cuarta de este pliego de bases, y en cuyo anverso deberá figurar el siguiente título: «Proposición».

En otro sobre se reunirá la documentación reseñada en la base quinta de este pliego de bases, 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.

Base octava. *Acto de apertura de proposiciones.*—A los efectos del concurso a que se refiere este pliego se constituirá una Mesa de Contratación integrada por:

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

El Director general de Carreteras.

El Director general de Programación Económica y Presupuestaria del Ministerio de Fomento.

El Director general de Presupuestos del Ministerio de Economía y Hacienda.

El Abogado del Estado Jefe de la Abogacía del Estado del 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.

El Interventor Delegado Jefe de la Intervención Delegada en el Ministerio de Fomento.

El acto público de apertura de los sobres que contengan las ofertas de los licitadores tendrá lugar en la sala de proyecciones, planta 1.ª del edificio norte del Ministerio de Fomento, paseo de la Castellana, 67, Madrid, ante la Mesa de Contratación, a las doce horas del cuarto 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.

En primer lugar se abrirán los sobres que contienen la documentación complementaria de todos los oferentes, reseñando los documentos que cada uno aporte. Concluida esta operación se levantará la sesión.

La Mesa de Contratación procederá, a puerta cerrada, a calificar la documentación señalada. Si la Mesa de Contratación observara defectos materiales 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 el lugar antes indicado, ante la Mesa de Contratación, a las doce horas del quinto día hábil siguiente a la fecha de apertura de los sobres con la documentación complementaria, salvo que coincida con un sábado, en cuyo caso se celebrará en el siguiente día hábil, se reanudará el acto público señalándose cuáles de las ofertas han sido admitidas tras el análisis de la documentación complementaria.

A continuación, y en el mismo acto, 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, a que se refiere el apartado F) de la base cuarta de este pliego de cada una de aquéllas. En el plazo de tres días hábiles, a partir del día siguiente, los representantes acreditados de aquellos licitadores 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.

Base novena. *Adjudicación del concurso.*—Las proposiciones definitivamente admitidas serán estudiadas por la Mesa de Contratación que en un plazo de un mes, prorrogable por otro igual, a partir de la finalización 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	Puntuación máxima
I. Valor del préstamo participativo solicitado al Estado	275
II. Importe de las tarifas, estructura y racionalidad de la estrategia tarifaria propuesta	150
III. Coste de la propuesta técnica presentada y límites máximos de la responsabilidad patrimonial de la Administración	175
IV. Viabilidad de la oferta presentada y volumen de recursos aplicados	175
V. Calidad de la propuesta técnica presentada	225

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

Criterio I: Se asignarán 275 puntos a la oferta que menor cantidad de principal de préstamo solicite y al resto de ofertas se les asignará una puntuación determinada por proporción inversa a la cuantía de las aportaciones públicas solicitadas.

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

Se asignarán 100 puntos a la oferta con menor índice y 75 puntos a la que suponga el mayor índice, puntuando proporcionalmente el resto de ofertas.

Se atribuirán bonificaciones de hasta 50 puntos o penalizaciones de hasta 75 puntos en concepto de mejoras cualitativas o disfunciones en la estructura y racionalidad de la propuesta, respectivamente, sin que resulte puntuación negativa en este apartado.

Criterio III: La Administración procederá a calcular el coste de ejecución (construcción, expropiaciones y bienes incorporados necesarios para la explotación) de cada oferta ajustado a los volúmenes de obra y otras características del anteproyecto y prescripciones que lo condicionan. A esta cifra se sumará el límite máximo de responsabilidad patrimonial de la Administración, por todos los conceptos, de cada oferta. Se asignarán 175 puntos a la oferta a la que corresponda el menor valor de la suma indicada y el resto de ofertas se puntuará conforme a una proporción inversa de dicha suma. Aquellas ofertas cuyo coste ajustado resulte superior al estimado por la Administración se verán penalizadas en tantos puntos como resulte de aplicar la desviación en porcentaje al total de 175 puntos. Asimismo, aquellas ofertas que presenten insuficiencias en la determinación de la responsabilidad patrimonial, por cualquiera de los conceptos, podrán ser penalizadas hasta con 50 puntos, sin que resulte puntuación negativa en este apartado.

Criterio IV: Se asignarán 125 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 corrección formal en la presentación del plan económico-financiero.

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

Criterio V: Se desglosará este criterio en tres partes:

Subcriterio V.i: Las características técnicas, funcionales y estéticas, se puntuarán hasta 160 puntos.

Subcriterio V.ii: La calidad de los servicios se puntuará hasta 50 puntos.

Subcriterio V.iii: Los planes de aseguramiento de la calidad se puntuarán hasta 15 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. Por encima de este nivel de calidad podrán asignarse bonificaciones por mejoras introducidas respecto de la calidad de hasta 80, 25 y 7,5 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.

No obstante, si cualquier proposición no alcanzara para cualquiera de los criterios II, III, IV y V la mitad de la puntuación posible, su calificación total se dividirá 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.

Base décima. *Disposiciones generales.*—En todo lo no previsto en las anteriores bases será de aplicación lo establecido en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas y en el pliego de cláusulas generales, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, que será interpretado de acuerdo con esta última normativa.

PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA EL CONCURSO POR PROCEDIMIENTO ABIERTO DE CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA DE LA COSTA DEL SOL, TRAMO: ESTEPONA-GUADIARO

TÍTULO I

Del régimen jurídico administrativo

1. *Legislación aplicable.*—La concesión 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 el pliego de bases de este concurso; por las del pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, en lo que no resulte válidamente modificado por los anteriores 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 II

De la sociedad concesionaria

2. *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.

3. *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.

4. *Especialidades estatutarias:*

A) 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.

B) 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 III

Del régimen económico financiero

5. *Recursos propios:*

A) El capital social se cifrará, como mínimo, en el porcentaje respecto de la inversión total en la construcción del tramo de autopista Estepo-

na-Guadiaro y las obras de desdoblamiento de la N-340 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.

A efectos del cálculo de este porcentaje no tendrán validez los capitales procedentes de regularización de activos.

B) 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 entre los que se incluirá el importe de los préstamos participativos que, en su caso, conceda el Estado a la sociedad concesionaria en virtud de lo dispuesto en la cláusula 7 del presente pliego.

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

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

C) No obstante, transcurrida la mitad del periodo concesional, si alguno o ambos de los porcentajes a que se refieren las letras A) y B) fueran, en virtud del Real Decreto de adjudicación, superiores 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 las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

D) 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 la reserva legal establecida por el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas y los porcentajes mínimos a que se refieren las letras A) y B) 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.

E) 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. A estos efectos, los préstamos participativos que, en su caso, conceda el Estado a la sociedad concesionaria en virtud de lo dispuesto en la cláusula 7 del presente pliego se asimilarán al patrimonio neto contable.

F) 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 contabilidades separadas para estas actividades. En este caso, no será de aplicación la cláusula 28, apartado e) del pliego de cláusulas generales.

6. *Recursos ajenos:*

A) 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.

B) En el plan económico-financiero figurará de forma concreta el periodo de financiación máximo previsto, que no podrá exceder del periodo de 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.

C) 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.

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

E) 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.

En caso de que el licitador que resultase adjudicatario hubiese incluido en su proposición la variante 1 definida en la base primera del pliego de bases de este concurso, la Administración cederá a la concesión, el 16 de marzo de 2046, en perfecto estado de uso el tramo de autopista Málaga-Estepona para su conservación y explotación por un valor que se determinará por acuerdo valorativo del Ministerio de Fomento. Dicho importe se computará en el activo del balance de la sociedad concesionaria y en el pasivo se registrará un fondo de reversión por idéntico importe que se considerará ya constituido, de forma que el efecto neto en el patrimonio neto de la sociedad concesionaria será cero. La sociedad concesionaria deberá entregar a la Administración el mencionado tramo al término del periodo concesional en perfecto estado de uso. Las inversiones percederas durante el periodo concesional o revertibles que la sociedad concesionaria tuviera que realizar podrán ser objeto de amortización de acuerdo con lo previsto en el artículo 13, apartado a), de la Ley 8/1972.

7. *Beneficios económico-financieros excepcionales.*—El licitador podrá solicitar en su oferta los siguientes beneficios económico-financieros excepcionales de entre los previstos en el artículo 13 de la Ley 8/1972 de 10 de mayo:

A) Préstamo participativo del Estado.

a) El Estado concederá a la sociedad concesionaria un préstamo participativo en los ingresos por peaje futuros de la sociedad concesionaria. A estos efectos se entenderá por préstamo participativo el definido como tal en el artículo 20 del Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica.

b) El importe nominal total de dicho préstamo del Estado que en ningún caso será superior a las cifras indicadas a continuación para cada una de las posibles proposiciones, se fijará en el Real Decreto de adjudicación conforme a la propuesta presentada por el licitador.

1) Si la proposición se presentase exclusivamente para el objeto principal de la concesión tal y como éste se define en la base primera del pliego de bases de este concurso, el importe máximo del préstamo participativo que los licitadores podrán solicitar en su proposición es de 16.500 millones de pesetas.

2) Si la proposición incluyera la variante definida en la base primera del pliego de bases de este concurso el importe máximo del préstamo participativo que los licitadores podrán solicitar en su proposición será igual a 8.500 millones de pesetas.

c) Los fondos correspondientes a este préstamo se pondrán a disposición de la sociedad concesionaria en dos partes:

i) La primera parte: Representará un 25 por 100 del importe total del préstamo participativo a conceder por el Estado que determine el Real Decreto de adjudicación sobre la base de la oferta presentada por el licitador que resulte adjudicatario.

Se pondrá a disposición de la sociedad concesionaria, en un plazo de tres meses, desde la fecha de constitución de la misma. Si la sociedad concesionaria ya estuviese constituida, el plazo de tres meses se computará desde la fecha en que se eleve a pública la modificación de sus Estatutos sociales con el fin de incluir en su objeto social la concesión que se contempla en este concurso.

El concesionario deberá otorgar a favor de la Administración, un aval bancario por el importe total del préstamo participativo concedido en esta primera parte. Dicho aval se liberará en la fecha de puesta en servicio de la autopista objeto de la concesión.

En ningún caso se producirá dicho desembolso antes de que el capital social de la sociedad concesionaria que haya sido totalmente desembolsado represente, al menos, un 10 por 100 de la inversión total prevista.

ii) La segunda parte, que necesariamente se desembolsará con posterioridad a la primera:

Incluirá el monto restante del préstamo participativo a conceder por el Estado que determine el Real Decreto de adjudicación sobre la base de la oferta presentada por el licitador que resulte adjudicatario.

Se pondrá a disposición de la sociedad concesionaria en un plazo de tres meses desde la fecha de inicio de las obras.

El concesionario deberá otorgar a favor de la Administración un aval bancario por el importe total del préstamo participativo concedido en esta segunda parte. Dicho aval se liberará en la fecha de puesta en servicio de la autopista objeto de la concesión.

Las correspondientes partidas desembolsadas por el Estado figurarán como un préstamo subordinado de interés variable en el pasivo a largo plazo del balance social. Dicha deuda con el Estado tendrá la consideración de subordinada respecto a todos los recursos ajenos de la sociedad concesionaria, excepto aquellos préstamos subordinados suscritos por los accionistas a los que hace referencia la cláusula 5 del presente pliego.

d) El vencimiento de dicho préstamo se producirá de la siguiente forma:

a) Se producirá un primer vencimiento del préstamo por un valor igual al menor de los importes del total de dicho préstamo o del importe de la inversión prevista por el licitador para la construcción de las obras complementarias de desdoblamiento de la N-340 entre Estepona-Guadiaro, con anterioridad a la puesta en servicio del tramo de autopista Estepona-Guadiaro. Para hacer frente a dicho vencimiento la sociedad concesionaria cederá al Estado la totalidad de las obras del citado desdoblamiento de la N-340 realizadas conforme al proyecto clave (11-MA-3610) aprobado por el Ministerio de Fomento por Resolución de 14 de diciembre de 1998, en condiciones de inmediata apertura al tráfico.

A los efectos de registro contable, la sociedad concesionaria realizará un cargo a la cuenta de préstamo subordinado de interés variable en el pasivo a largo plazo del balance social por el menor del importe total de dicho préstamo y del importe de la inversión total prevista por el licitador para la construcción de las obras complementarias mencionadas y un abono a la cuenta de inmovilizado que recoja la inversión en las obras entregadas a la Administración por su importe real tal y como aparezcan registradas en el activo del balance de la sociedad concesionaria en el momento de la entrega. En el caso de existir desviaciones entre ambas cuentas, la diferencia se cargará o abonará a una cuenta de gastos o ingresos a distribuir entre varios ejercicios, respectivamente, que se amortizará a lo largo de la vida de la concesión de forma proporcional a los ingresos.

b) Como remuneración del préstamo que quedase pendiente tras la entrega de las obras complementarias de la carretera N-340, el Estado recibirá un 50 por 100 de los ingresos por peaje, netos de IVA, correspondientes al tráfico del tramo Estepona-Guadiaro que supere el que se derivaría del escenario de tráfico descrito a continuación.

IMD equivalente año 2001: 8.000 vehículos.

Crecimientos anuales:

2001 a 2005: 6 por 100.

2006 a 2010: 4 por 100.

2011 a 2020: 3 por 100.

2021 a 2030: 2 por 100.

2031 a 2047: 1,5 por 100.

A partir de 2047: 0 por 100.

Los pagos realizados por este concepto se computarán como gastos financieros en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenguen y se abonarán al Estado en el ejercicio siguiente.

c) En el caso de que no se produzca la amortización plena del principal a la entrega de las obras en la carretera N-340, se producirá un vencimiento del saldo restante del préstamo en el mes de enero del último año del período concesional, fecha en que deberá quedar íntegramente reembolsado a la Administración dicho préstamo.

B) No se exigirá el pago de la tasa por aprovechamiento especial de bienes de dominio público estatal a que hace referencia la cláusula 52 del pliego de cláusulas generales.

8. *Normativa fiscal y contable.*—La sociedad concesionaria se registrará 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:

- A) El Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- B) El Plan General de Contabilidad y sus adaptaciones sectoriales, en su caso.
- C) La demás legislación que sea específicamente aplicable.
- D) Las normas de desarrollo que en materia contable están contenidas en el informe de la Comisión creada para la elaboración de las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje publicado en el boletín número 25 de abril de 1996 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas.

TÍTULO IV

De la construcción de la autopista

9. *Plazos de construcción.*—El plan de realización de las obras deberá referirse a la totalidad de la autopista, con arreglo a lo establecido en el pliego de cláusulas administrativas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación del tramo de autopista Estepona-Guadiaro, así como a las obras complementarias de desdoblamiento de la N-340 entre la localidad de Estepona y la de Guadiaro.

Dichas obras de desdoblamiento deberán ser completadas en su totalidad de acuerdo con el proyecto mencionado y cedidas a la Administración en condiciones de inmediata apertura al tráfico previamente a la puesta en servicio del citado tramo. A estos efectos, se tendrá en cuenta que el mismo deberá encontrarse totalmente en servicio antes del 30 de junio de 2002, y que las obras complementarias de desdoblamiento de la N-340 deberán iniciarse no más tarde de dos meses a partir de la fecha de aprobación definitiva del proyecto o de la fecha de otorgamiento de la concesión, la más tardía de ambas, siendo el plazo máximo de ejecución el marcado en el propio proyecto.

10. *Licitación de las obras:*

A) 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.

B) 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 participar 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.

C) 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.

11. *Aspectos constructivos:*

A) 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.

B) En lo referente al tramo Estepona-Guadiaro, el concesionario queda obligado a disponer a lo largo de toda la traza, fuera de la explanación de la autopista, salvo en los casos de puentes, cruces, túneles y viaductos, una canalización con cuatro tubos de ϕ 100 con arquetas de registro cada 150 metros y pasos de calzada cada 1.800 metros, así como los equipos que hagan posible el correcto funcionamiento de aquéllos a que se hace referencia en la cláusula 12 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 V

De la explotación de la autopista

12. *Régimen de la explotación:*

A) 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.

B) Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá instalar sistemas que permitan:

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

b) 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.

13. *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.

14. *Conservación y explotación:*

A) 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.

B) 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 VI

Del régimen de constitución de garantías

15. *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 del tramo de autopista Este-

pona-Guadiaro. Se aplicará idéntico porcentaje al total de la inversión prevista para las obras de desdoblamiento de la N-340 complementarias a dicho tramo.

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.

16. *Garantía definitiva correspondiente a la fase de explotación.*—La cuantía de la garantía de explotación será a lo largo de todo el período concesional la que resulte de la aplicación del 2 por 100 a la inversión total, IVA incluido, en el tramo Estepona-Guadiaro en el momento de su puesta en servicio, actualizada con periodicidad anual de acuerdo con el procedimiento de revisión de las tarifas de peaje.

En caso de que el adjudicatario hubiese ofertado en su proposición la variante 1, dicha garantía se incrementará con fecha 16 de marzo de 2046 por un importe igual al 2 por 100 del valor que se otorgue en el activo a las obras del tramo Málaga, Estepona en el momento de su traspaso a la sociedad concesionaria por el Estado.

La fijación inicial de la cuantía de la garantía de explotación y las actualizaciones posteriores de la misma las efectuará 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 VII

De las potestades de la Administración

17. *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; los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de bases de este concurso, y las incluidas en el pliego de cláusulas generales y en todo lo que no haya sido modificado por los anteriores.

TÍTULO VIII

De los derechos y obligaciones del concesionario

18. *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 los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de bases de este concurso; en el pliego de cláusulas generales, en todo lo que no haya sido modificado por los anteriores, 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.

19. *Nivel de servicio.*—Para IMD inferiores a 40.000 vehículos, el concesionario queda obligado a que en ningún punto de la autopista se supere el nivel D con la intensidad correspondiente a la hora cien, debiendo llevar a cabo a sus expensas, sin derecho a reclamación alguna y con la antelación suficiente, las ampliaciones necesarias a tal fin.

20. *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 prohibido 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.

21. *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.

22. *Información sobre alteraciones en el régimen normal de circulación.*—La sociedad concesionaria estará obligada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

A) 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.

B) 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, etcétera) 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.

C) 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.

D) 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 IX

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

23. *Duración.*—El plazo de duración de la concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo Estepona-Guadiaro de la autopista de la Costa del Sol será de cincuenta y cinco años a contar desde la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Real Decreto de adjudicación de este concurso. En su caso, la duración de la concesión para la conservación y explotación del tramo Málaga-Estepona de la misma autopista de la Costa del Sol será de ocho años contados a partir del 16 de marzo de 2046.

24. *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.

25. *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:

A) Cuando la concesión se extinguiese 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.

B) 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. En su caso, no se aplicará valor alguno con relación al tramo Málaga-Estepona.

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.

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

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

b) En segundo lugar, se retendrá el importe vivo de los préstamos participativos concedidos, en su caso, por el Estado, de acuerdo con el Real Decreto de adjudicación de la concesión y que hubiese sido efectivamente desembolsado por el Estado a la fecha de resolución del contrato.

c) En tercer 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 5 del presente pliego de cláusulas administrativas particulares.

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

TÍTULO X

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

26. *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 3 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

los pliegos particulares de este concurso 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.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

30249 *ORDEN de 14 de diciembre de 1998 por la que se modifica la de 30 de septiembre de 1998, que regula la concesión de ayudas individualizadas de transporte escolar para el curso académico 1998/1999.*

El artículo quinto de la Orden de 30 de septiembre de 1998, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del día 18 de noviembre, disponía que el pago de las ayudas a que se refiere la misma se someterá a lo previsto en la Resolución de 28 de febrero de 1997, conjunta de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera y de la Intervención General de la Administración del Estado, sobre el procedimiento para la realización de ciertos pagos a través de Agentes mediadores («Boletín Oficial del Estado» de 13 de marzo). Ello se debía a que la autorización de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera para la expedición de órdenes de pago «en firme», a través de los distintos Cajeros Pagadores Habilitados de las correspondientes Direcciones Provinciales del Ministerio de Educación y Cultura, con cargo a la aplicación 18.11.423B.487.01 «Ayudas individualizadas de transporte escolar», sólo abarcaba hasta el 1 de septiembre de 1998, sin que se contemplara la posibilidad de obtener su prórroga.

Posteriormente, la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, sugirió que ante las dificultades que planteaba la aplicación de este artículo, dado el elevado número de alumnos potencialmente acreedores de este tipo de subvención, así como el avanzado proceso de transferencias en materia de enseñanza universitaria a las Comunidades Autónomas de la vía del artículo 143 de la Constitución, se solicitara nuevamente para este curso académico 1998/1999 la autorización para la expedición de órdenes de pago «en firme». Con fecha 30 de noviembre de 1998 la mencionada Dirección General ha autorizado la expedición de órdenes de pago «en firme», a través de los distintos Cajeros Pagadores Habilitados de las correspondientes Direcciones Provinciales del Ministerio de Educación y Cultura, con cargo a la aplicación presupuestaria de referencia, con vigencia hasta el 1 de septiembre de 1999.

En su virtud, he dispuesto:

Único. El artículo quinto de la Orden de 30 de septiembre de 1998, por la que se regula la concesión de las ayudas individualizadas de transporte escolar para el curso académico 1998/1999 queda redactado de la siguiente manera:

Quinto. 1. Las ayudas a que se refiere la presente Orden se librarán «en firme» a través de los distintos Cajeros Pagadores Habilitados de las correspondientes Direcciones Provinciales del Ministerio de Educación y Cultural y se abonarán al representante legal del alumno mediante transferencia bancaria.

2. Por tratarse de fondos desconcentrados, las Direcciones Provinciales justificarán directamente los correspondientes libramientos ante el Tribunal de Cuentas del Reino.