

- 1.2. Recursos ajenos:
- Interiores.
 - Exteriores avalados.
 - Exteriores no avalados.
2. Aplicación de fondos.
- 2.1. Pagos de inversiones.
- 2.2. Amortización financiera.
- 2.3. Carga financiera diferida.
3. Saldo de financiación.

15928 ORDEN de 21 de junio de 1975 por la que se aprueba el pliego de cláusulas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Santander de la autopista del Cantábrico.

Ilmo. Sr.: El artículo 6.º, apartado 2, de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, establece la competencia del Ministerio de Obras Públicas para aprobar los pliegos a que habrán de acomodarse las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de autopistas.

Asimismo, el artículo 11, apartado 4, de la mencionada Ley 8/1972, señala que el Ministerio de Hacienda informará preventivamente los pliegos de cláusulas en lo relativo a los beneficios tributarios y financieros y a su período de duración.

Cumplidos los trámites establecidos, este Ministerio ha dispuesto:

Artículo único.—Se aprueba el adjunto pliego de cláusulas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Santander de la autopista del Cantábrico.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 21 de junio de 1975.

VALDES Y GONZALEZ-ROLDAN

Ilmo. Sr. Subsecretario de Obras Públicas.

PLIEGO DE CLAUSULAS PARTICULARES A LAS QUE HABRA DE AJUSTARSE LA CONCESION DE CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DEL ITINERARIO BILBAO-SANTANDER, DE LA AUTOPISTA DEL CANTABRICO

TITULO PRIMERO

Del régimen jurídico-administrativo

Primera.—Legislación aplicable.

La concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del itinerario Bilbao-Santander de la autopista del Cantábrico se regirá peculiarmente por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, por las prescripciones de este pliego, por las del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero y, con carácter supletorio, por la legislación de contratos del Estado.

TITULO SEGUNDO

De la Sociedad concesionaria

Segunda.—Objeto.

La Sociedad concesionaria tendrá por exclusivo objeto el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la gestión de la concesión administrativa, en los aspectos de construcción, conservación y explotación, del itinerario Bilbao-Santander de la autopista del Cantábrico.

Tercera.—Especialidades.

En los Estatutos de la Sociedad concesionaria deberá figurar pacto expreso de que ésta no podrá emitir obligaciones, bonos u otros títulos semejantes que representen una deuda con terceras personas transcurrido el período de financiación ofertado a que se refiere la cláusula 46 del pliego de las generales.

Asimismo figurará en los Estatutos de modo expreso la obligación de la Sociedad de ampliar capital en el supuesto y forma a que se alude en el apartado d) de la cláusula 28 del mencionado pliego de las generales.

Los Estatutos recogerán además la obligación de financiar íntegramente con capital social el exceso de inversión que se produjera, en su caso, sobre el volumen de inversión previsto y al que se alude en la cláusula cuarta de este pliego.

TITULO TERCERO

Del régimen económico-financiero

Cuarta.—Capital social.

El porcentaje que, respecto del total de recursos movilizados, represente el capital social desembolsado por la Sociedad

concesionaria, y a que se alude en la cláusula 29 del pliego de las generales, no podrá ser inferior al 20 por 100. Este mismo porcentaje operará a los efectos prevenidos en el apartado a) de la cláusula 28 del pliego de las generales.

En el caso de que la inversión total alcance un valor superior al que se obtenga de agregar al coste ofertado y valorado en pesetas constantes del momento de la oferta, los incrementos de costes que realmente se hayan producido, y calculados por las fórmulas vigentes de revisión de precios que el Ministerio de Obras Públicas determine, así como los gastos financieros intercalares efectivamente devengados durante la fase de construcción; la nanciación a que dé lugar el mencionado exceso será íntegramente atendida con capital social.

Quinta.—Recursos ajenos.

a) Los recursos ajenos procedentes del ahorro exterior supondrán, al menos, el 40 por 100 del total de recursos movilizados en cada momento.

b) La colocación en el mercado interior de capitales de obligaciones, bonos u otros títulos semejantes que representen una deuda del concesionario para con terceras personas, incluidos los préstamos no representados por títulos-valores, se limitará en todo momento al 40 por 100 del total de recursos movilizados.

c) La proporcionalidad entre los recursos ajenos procedentes del interior y del exterior que se establezca definitivamente en el Decreto de adjudicación, a la vista de la oferta presentada, podrá modificarse posteriormente por acuerdo del Consejo de Ministros, previa conformidad de la Sociedad concesionaria, cuando la situación de los mercados de capitales así lo aconseje según lo previsto en la cláusula 31 del pliego de cláusulas generales.

d) El límite máximo de capacidad de emisión de obligaciones a que alude la cláusula 32 del pliego de cláusulas generales se establece en el triple del capital social desembolsado.

Sexta.—Beneficios tributarios.

El concesionario podrá disfrutar, si así lo solicita en su oferta, de los beneficios tributarios incluidos en el artículo 12 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, a lo largo del período concesional.

Séptima.—Beneficios económico-financieros.

El concesionario podrá disfrutar de los siguientes beneficios económico-financieros, si los solicita en su oferta.

a) El indicado en el apartado a) del artículo 13 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, extendido a lo largo de todo el período concesional, sin perjuicio de lo que se especifica en el apartado siguiente.

b) Será de aplicación a la concesión de la autopista Bilbao-Santander lo dispuesto en la Orden de 25 de junio de 1973 del Ministerio de Hacienda por la que se establece la normativa para el tratamiento fiscal de las cargas financieras de las Sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje en base al plan económico-financiero que figure en la oferta del adjudicatario.

c) Aval del Estado para garantizar hasta el límite del 75 por 100 del total de los recursos ajenos, procedentes del mercado exterior de capitales de que disponga, cualquiera que sea la forma jurídica del préstamo y en tanto dichos fondos se destinan a financiar gastos en moneda española a realizar en España, siempre que el montante total de las cantidades avaladas no rebasa la cifra máxima indicada en razón de lo solicitado en el apartado 1) de la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales. El aval podrá garantizar total o parcialmente, una o varias emisiones de obligaciones o préstamos siempre y cuando el montante total de las cantidades avaladas por el Estado no rebasa al final de cada ejercicio la proporción máxima establecida.

La duración del referido aval no excederá, en ningún caso, de veinte años, contados a partir de la fecha de publicación del Decreto de adjudicación.

d) Los indicados en los apartados c) y d) del artículo 13 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, a lo largo del período concesional.

e) En ningún caso procederá la concesión de los beneficios excepcionales incluidos en los apartados e) y f) del artículo 13 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.

Octava.—Comisión por otorgamiento del aval del Estado.

El concesionario abonará anualmente al Tesoro, en concepto de comisión por otorgamiento del aval del Estado, el 3 por 1.000 de las cantidades avaladas.

Novena.—Prima de seguro de cambio.

Como contraprestación de la obligación asumida por el Estado de facilitar divisas o monedas extranjeras a un tipo de cambio fijo, el concesionario deberá satisfacer al Tesoro una comisión anual equivalente al 6 por 1.000 del importe de las obligaciones a que se refiere esta garantía, calculada al tipo de cambio al que el Estado garantice la operación.

TITULO CUARTO

De la construcción de la autopista

Décima.—Plazos de construcción.

El plan de realización de las obras habrá de formularse de tal manera que, en un plazo máximo de cuatro años contados a partir de la fecha de publicación del Decreto de adjudicación, se encuentren prestando servicio, como mínimo, los tramos de autopista comprendidos entre los enlaces de Lujua, Santullán y Guecho y una calzada en los tramos Lujua-Munguía, Quecho-Plencia y Santander-Torrelavega.

La apertura al tráfico del resto del itinerario comprendido en tre Santander y Castro Urdiales, incluido el acceso a Santander por Maliaño se efectuará, como máximo, a los tres años de alcanzarse una IMD de 9.500 vehículos en la CN-634, medida en una sección situada entre Castro Urdiales y Laredo.

La segunda calzada de los tramos Guecho-Plencia y Santander-Torrelavega deberá estar en servicio, como máximo, a los dos años de alcanzarse una IMD de 7.000 vehículos, en la primera calzada.

La segunda calzada del tramo Lujua-Munguía y el tramo Munguía-Erleches se abrirá al tráfico, como máximo, cuando en la solución Sur de Bilbao exista una IMD de 50.000 vehículos en una sección situada al Oeste de la bifurcación de la autopista Bilbao-Zaragoza.

Undécima.—Licitación de las obras.

En caso de que el concesionario no ejecute las obras directamente estará a lo prescrito en el pliego de cláusulas generales y, en particular, en la cláusula 68 del mismo.

Duodécima.—Aspectos constructivos.

El concesionario queda obligado a la construcción de las obras comprendidas en el esquema general mencionado en la base segunda del pliego de bases, y definidas en los correspondientes anteproyectos.

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

TITULO QUINTO

De la explotación de la autopista

Decimotercera.—Régimen de la explotación.

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 presentarse, áreas de servicio y mantenimiento, control de tráfico, policía de la 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.

Los concursantes, en sus ofertas, propondrán el sistema de peaje a adoptar, de tal forma que las estaciones de peaje en tronco de autopista de Portugalete, La Avanzada y Munguía se sitúen al Oeste, Sur y Oeste, respectivamente, de los enlaces del mismo nombre, con objeto de que los movimientos posibles interiores a las citadas estaciones se efectúen sin abonar peaje.

Asimismo quedarán exentos de peaje los posibles movimientos comprendidos entre los enlaces con la ronda de Torrelavega y la primera ronda de la red arterial de Santander.

TITULO SEXTO

Del régimen de fianzas

Decimocuarta.—Fianza definitiva correspondiente a la fase de construcción.

La cuantía de la fianza definitiva correspondiente a la fase de construcción que figura en la cláusula 22 del pliego de cláusulas generales será la que resulte de la aplicación del 4 por 100 a la inversión prevista para cada tramo susceptible de explotación independiente.

Decimoquinta.—Fianza de explotación.

La cuantía de la fianza de explotación a que alude la cláusula 78 del pliego de cláusulas generales será la que resulte de la aplicación del 2 por 100 a la inversión total de cada tramo en servicio.

TITULO SEPTIMO

De las potestades de la Administración

Decimosexta.—Delimitación de las potestades.

La Administración tendrá las potestades que le confiere la legislación general de contratos del Estado, las figuradas como tales en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, y las incluidas en el pliego de cláusulas generales y en el presente pliego de cláusulas.

En particular, y en relación con las condiciones a cumplir para que la puesta en servicio de la autopista pueda efectuarse por tramos susceptibles de utilización independiente, así como las sanciones que el Ministerio de Obras Públicas pueda imponer al concesionario si éste incumple sus obligaciones, se estará a lo dispuesto en el pliego de cláusulas generales y particularmente, en sus cláusulas 93, 98 y 99.

TITULO OCTAVO

De los derechos y obligaciones del concesionario

Decimoséptima.—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 el pliego de cláusulas generales, en el presente pliego de cláusulas y en la legislación de contratos del Estado.

Decimooctava.—Director de construcción.

En particular, y a tenor de lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 2 de agosto de 1972 sobre personal facultativo de los adjudicatarios y concesionarios de obras y servicios públicos, el concesionario de la autopista viene obligado a designar expresamente ante la Administración, previamente al comienzo de las obras, a un «Director de construcción», quien estará en posesión del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

La persona designada por el concesionario deberá ser aceptada por la Administración y ostentará la capacidad suficiente a que se alude en la cláusula quinta del pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de obras del Estado, aprobado por Decreto 3854/1970, de 31 de diciembre.

Decimonovena.—Director de explotación.

Con carácter análogo a la cláusula anterior, y previamente a la puesta en servicio del primer tramo que se entregue al uso público, el concesionario deberá designar a un «Director de explotación», que deberá estar en posesión del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y ostentará la capacidad a que se alude en la cláusula quinta del mencionado pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de obras del Estado, en relación con la explotación de la autopista, debiendo su designación ser aceptada por la Administración.

Vigésima. Personal facultativo del concesionario.

Sin perjuicio de lo señalado en las dos cláusulas anteriores, y simultáneamente a las propuestas de designación del Director de construcción y del Director de explotación, respectivamente, el concesionario presentará a la Administración las relaciones del personal facultativo que, bajo la dependencia del correspondiente Director, haya de prestar servicio en la construcción o explotación de la autopista.

La Administración podrá, en todo caso, exigir las titularidades profesionales que estime adecuadas para la naturaleza de los trabajos a desarrollar por el mencionado personal.

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

TITULO NOVENO

De la duración, cesión, extinción y suspensión de la concesión

Vigésima primera.—Duración.

La duración de la concesión no podrá, en ningún caso, ser superior a cuarenta años.

Vigésima segunda.—Cesión, extinción y suspensión de la concesión.

La cesión, extinción y suspensión de la concesión se regula por lo preceptuado al respecto por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, y el pliego de cláusulas generales.

Vigésima tercera.—Liquidación de la concesión.

En relación con lo previsto en el apartado r) de la cláusula 4 de pliego de cláusulas generales, se estará a lo establecido en el mencionado pliego, y en particular en su capítulo IX.

TITULO DECIMO

De la Delegación del Gobierno

Vigésima cuarta.—Funciones de la Delegación.

La Delegación del Gobierno, como órgano de la Administración ante las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, tendrá a su cargo las funciones que señala el artículo 36 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, y las que figuran en el pliego de cláusulas generales, las cuales ejercitará de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Si el Estado participa en el capital social de la Empresa 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 asistirá 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 ser interpuesto verbalmente, en cuyo caso se recogerá en el acta de la sesión correspondiente, o bien por escrito, dentro de los tres días siguientes al traslado del acuerdo.

Contra dicho veto cabe recurso de alzada ante el Ministro de Obras Públicas en un plazo de quince días.