

Tercero.—Fijar la capitalidad de la agrupación en Corsá.

Cuarto.—Clasificar la plaza de Secretario de la agrupación en categoría 3.ª, clase 10, continuando como titular de la agrupación don José María Ferrán Negre, que lo era de la agrupación Corsá, Monells y Madremaña, y al que corresponde el coeficiente 3,3, a tenor de lo dispuesto en la disposición transitoria tercera e) del Decreto 687/1975, de 21 de marzo.

Madrid, 18 de marzo de 1976.—El Director general, Antonio Gómez Picazo.

8345 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se agrupan los municipios de Zaidín y Osso de Cinca (Huesca), a efectos de sostener un Secretario común.*

De conformidad con los artículos 343 de la vigente Ley de Régimen Local, 187 y 188 del Reglamento de 30 de mayo de 1952, y Decreto 687/1975, de 21 de marzo.

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—Agrupar los municipios de Zaidín y Osso de Cinca (Huesca), a efectos de sostener un Secretario común.

Segundo.—Fijar la capitalidad de la agrupación en el municipio de Zaidín.

Tercero.—Clasificar excepcionalmente la plaza de Secretario de la agrupación en la categoría 3.ª, clase 9.ª, quedando como titular el que lo era del Ayuntamiento de Osso de Cinca, don Medardo Ros Gracia, al que corresponde con carácter personal el coeficiente 3,3 con arreglo a lo previsto en la disposición transitoria tercera, apartado c) del Decreto 687/1975, antes citado.

Cuarto.—Incluir, igualmente en esta agrupación, la plaza de Auxiliar de la plantilla del Ayuntamiento de Zaidín, que queda por tanto como Auxiliar común de la agrupación, a tenor de lo que establece el artículo 6.º del mismo Decreto.

Madrid, 18 de marzo de 1976.—El Director general, Antonio Gómez Picazo.

8346 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se clasifica la Secretaría del Ayuntamiento de Vegas del Genil (Granada) en categoría 3.ª, clase 8.ª, coeficiente 3,6.*

Aprobada por Decreto 243/1976, de 23 de enero, la fusión voluntaria de los municipios de Purchil, Belicena y Ambroz (Granada), en una con el nombre de Vegas del Genil, y capitalidad en el núcleo de población de Purchil.

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 187 del Reglamento de Funcionarios de Administración Local y preceptos concordantes y Decreto 687/1975, de 21 de marzo, ha resuelto clasificar la Secretaría del Ayuntamiento del nuevo municipio en categoría 3.ª, clase 8.ª, coeficiente 3,6.

Madrid, 18 de marzo de 1976.—El Director general, Antonio Gómez Picazo.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

8347 *ORDEN de 10 de abril de 1976 por la que se aprueba el pliego de bases para el concurso de construcción, conservación y explotación del itinerario Madrid-Mora de la autopista del Sur.*

Ilmo. Sr.: El artículo sexto, apartado dos, de la Ley 8/1972, de diez de mayo, establece la competencia del Ministerio de Obras Públicas para aprobar las bases del concurso para el otorgamiento de las concesiones administrativas de autopistas.

En su virtud, y previo acuerdo del Gobierno en su reunión del día 9 de abril de 1976, a los efectos previstos en el artículo 20ª del Reglamento General de Contratación del Estado, aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre, este Ministerio ha dispuesto:

Artículo único.—Se aprueba el adjunto pliego de bases que ha de regir en el concurso para la construcción, conservación y explotación del itinerario Madrid-Mora de la autopista del Sur.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 10 de abril de 1976.

VALDES Y GONZALEZ-ROLDAN

Ilmo. Sr. Subsecretario de Obras Públicas.

PLIEGO DE BASES PARA EL CONCURSO DE CONSTRUCCIÓN, CONSERVACION Y EXPLOTACION DEL ITINERARIO MADRID-MORA DE LA AUTOPISTA DEL SUR

El Estado español convoca un concurso público para la adjudicación de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del itinerario Madrid-Mora de la autopista del Sur, con arreglo a las siguientes bases:

BASE PRIMERA

Objeto del concurso

Es objeto de este concurso la construcción, conservación y explotación del itinerario Madrid-Mora de la autopista del Sur. Los puntos origen y fin del itinerario se sitúan en el nudo Sur del Tercer Cinturón de la Red Arterial de Madrid y en las proximidades de la localidad de Mora, respectivamente, según figuran en los correspondientes anteproyectos.

El concurso será único para la totalidad del itinerario y serán rechazadas las proposiciones que se refieran solamente a la realización de algún tramo del mismo.

BASE SEGUNDA

Informaciones a facilitar por el Ministerio de Obras Públicas a los posibles licitadores

A partir del día siguiente a la inserción de estas bases en el «Boletín Oficial del Estado», las personas interesadas tendrán a su disposición para libre examen la siguiente documentación:

a) Los anteproyectos aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.

b) Las prescripciones impuestas en la aprobación de los anteproyectos, las cuales serán de obligado cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.

c) Esquema general de las obras objeto de la concesión, a construir en base a los anteproyectos aprobados.

d) Los estudios previos efectuados por el Ministerio de Obras Públicas en la zona de la autopista.

La documentación que antecede podrá ser examinada en las oficinas de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, Subdirección General de Concesiones, Sección de Informes y Estudios, durante las horas habituales de despacho al público.

BASE TERCERA

Requisitos que han de reunir los concursantes

Los concursantes habrán de reunir los requisitos indicados en la cláusula sexta 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.

BASE CUARTA

Extremos que deben comprender las proposiciones

En las proposiciones que presenten los concursantes figurará necesariamente todos y cada uno de los extremos indicados en la cláusula octava del pliego de cláusulas generales con las especialidades siguientes:

a) Las modificaciones o adiciones a que se alude en el apartado d) de la citada cláusula octava del pliego de las generales contemplarán, en cualquier caso, las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva de los correspondientes anteproyectos.

b) Las ofertas contendrán necesariamente un programa vinculante de presentación de proyectos y contratación y realización de las obras en el que figurarán los fraccionamientos necesarios, así como las fechas que limiten las actuaciones pertinentes.

El plan de realización de las obras a que se refiere el apartado e) de la citada cláusula octava del pliego de las generales vendrá acompañado de la correspondiente red PERT, CPM o similar. En todo caso, el plan de ejecución de las obras deberá formularse de tal forma que, en un plazo máximo de cuatro años, contados a partir de la fecha de publicación del correspondiente Decreto de adjudicación, se encuentren abiertos al tráfico, como mínimo, el tramo de autopista comprendido entre el Tercer Cinturón de la Red Arterial de Madrid y el enlace con la carretera N-400 (Toledo) y el tramo de Cuarto Cinturón comprendido entre las carreteras N-IV y N-III.

El tramo del itinerario comprendido entre Toledo (N-400) y Mora (C-402) y el tramo acondicionado de la carretera C-400, desde Mora a Madrilejos, deberá prestar servicio, como máximo, a los seis años de la fecha de adjudicación.

c) El volumen de la inversión total prevista para la construcción del itinerario, y que figura en el apartado f) de la cláusula octava del pliego de las generales, aparecerá simultáneamente descompuesto de acuerdo con los siguientes criterios:

Por años de inversión:

Por cada fracción de las indicadas en el apartado anterior.

Por conceptos, entre los que se incluirán los costes de redacción de proyectos, costes de ejecución de las obras, costes de expropiaciones y reposición de servicios y servidumbres, gastos generales, de control y dirección de obra durante el período de inversión y previsiones de revisión de precios y gastos financieros intercalares.

Estas cifras operarán a los efectos que procedan y singularmente a los de constitución de fianza de construcción y suscripción y desembolso iniciales de capital social, sin perjuicio de las ampliaciones de capital que puedan derivarse de la aplicación de la cláusula 29 del pliego de las generales en función de los recursos movilizables.

d) Las tarifas y peajes que figuren en las ofertas de los licitadores habrán de venir referidos a las categorías de vehículos que a continuación se reseñan:

1. Motocicletas con o sin sidecar, vehículos de turismo con y sin remolque y vehículos industriales con carga no superior a mil kilogramos y microbuses de dos ejes y cuatro ruedas.
2. Camiones y autocares con y sin remolque.

Las tarifas iniciales no podrán exceder de dos pesetas/kilómetro para el primer grupo y de tres pesetas/kilómetro para el segundo grupo.

Se considerarán factores especialmente favorables en la valoración de las proposiciones los ofrecimientos que se formulen referentes a abonos de peaje por utilización del itinerario y bonificaciones a usuarios que se desplacen entre su domicilio y su lugar de trabajo u otras facilidades similares.

e) El Estado español ofrece participar en la Sociedad concesionaria hasta con un 10 por 100 del capital social y en las proposiciones de los concursantes se hará mención expresa sobre la aceptación del citado ofrecimiento. La aportación estatal de capital se efectuará, en su caso, con cargo a los créditos asignados al Ministerio de Obras Públicas.

f) En la propuesta sobre la ubicación y explotación de las áreas de servicio a que hace referencia el apartado s) de la cláusula octava de las generales figurará necesariamente la construcción y explotación de un área ubicada en las proximidades de Madrid que incluya un aparcamiento de capacidad equivalente no inferior a tres mil turismos y de utilización gratuita por parte de los usuarios de la autopista, que permita el posible intercambio del sistema de transporte privado al colectivo en el interior de la ciudad.

g) En relación con el plan económico-financiero previsto en el apartado t) de la cláusula octava del pliego de las generales, los concursantes deberán incluir un análisis coste-beneficio de la inversión ateniéndose a las siguientes normas:

— Se estudiarán alternativas en número suficiente a juicio de los licitadores, para el análisis de la viabilidad de la concesión, que se corresponderán con diferentes combinaciones de valores de las variables estratégicas cuya selección corresponde a los concursantes.

— Se analizará cuantitativamente la sensibilidad de la rentabilidad del proyecto a cada una de las variables anteriores, justificando debidamente la selección o selecciones constitutivas de la proposición.

— Aun cuando figuren otros indicadores de la rentabilidad, los concursantes deducirán el valor actualizado del proyecto —justificando para ello la tasa de actualización elegida— y la tasa de rentabilidad interna del capital a desembolsar por la futura Sociedad concesionaria en pesetas corrientes.

— Se incluirá un estudio de tráfico justificativo de los ingresos que contemple las previsiones de los valores de la IMD en el corredor y en la autopista a través del análisis de la correspondiente generación y asignación de tráfico.

h) Con independencia de lo anterior, la presentación formal de los programas a que se alude en el apartado t) de la cláusula octava del pliego de las generales se hará siguiendo los modelos figurados en el anejo al presente pliego de bases.

i) Los concursantes manifestarán expresamente en sus ofertas las medidas que se propongan adoptar en relación con los efectos derivados de la construcción de la autopista sobre el incremento turístico de la zona, así como las referentes a la conservación y mantenimiento del paisaje, la defensa de la naturaleza y valorización de monumentos de interés histórico o artístico.

BASE QUINTA

Documentos que han de acompañar a la proposición

Los concursantes deberán acompañar a su proposición la documentación complementaria que se indica en la cláusula novena del pliego de las generales con la siguiente especialidad:

a) La fianza provisional a que se alude en el apartado d) de la cláusula novena del pliego de las generales deberá ser constituida por los licitadores en las condiciones que se indican y por el importe de 360.000.000 de pesetas.

BASE SEXTA

Forma y lugar de la presentación de las ofertas

En relación con lo especificado en la cláusula décima del pliego de las generales, la admisión de ofertas terminará a las doce horas del día 30 de junio de 1976. Las ofertas se entregarán en el Servicio de Contratación de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

BASE SEPTIMA

Acto de apertura de las ofertas

El acto público de apertura de los sobres que contengan las ofertas de los concursantes tendrá lugar el primer día hábil siguiente a la fecha de terminación del plazo de presentación de ofertas y a las once horas en la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

BASE OCTAVA

Adjudicación del concurso

Las proposiciones definitivamente admitidas serán estudiadas por una Comisión integrada por:

El Director general de Carreteras y Caminos Vecinales y Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, quien actuará como Presidente.

El Director general del Patrimonio del Estado.

El Director general de Política Financiera.

El Secretario general Técnico del Ministerio de Obras Públicas.

El Subdirector general de Concesiones de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

Un Abogado del Estado de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas.

BASE NOVENA

Disposiciones generales

En todo lo no previsto en las anteriores bases será de aplicación lo preceptuado en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, y en el 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.

Con carácter supletorio será de aplicación la legislación de Contratos del Estado.

ANEJO

Modelos para la presentación de las previsiones de resultados económicos y previsiones financieras que deberán figurar en el plan económico-financiero, incluido en las ofertas de los concursantes

I. PREVISION DE RESULTADOS ECONOMICOS

	Años				
	1	2	3	4	... n
1. Ingresos.					
— Ingresos de peaje					
— Productos financieros					
— Otros ingresos					
2. Gastos.					
— De explotación					
— Amortización técnica					
— Gastos financieros					
— Amortización de carga financiera diferida					
— Contribuciones e impuestos					
3. Saldo bruto de resultados.					
— Superávit (+)					
— Déficit (—)					
4. Previsión de dividendos.					
5. Saldo neto de resultados.					
— Superávit (+)					
— Déficit (—)					

II. PREVISIONES FINANCIERAS

	Años					
	1	2	3	4	...	n
1. Disponibilidades.						
1.1. Autofinanciación						
— Aportaciones de capital						
— Amortización técnica						
— Amortización de carga financiera diferida						
— Saldo neto de resultados						
— Superávit (+)						
— Déficit (—)						
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.						

8348 ORDEN de 10 de abril de 1976 por la que se aprueba el pliego de cláusulas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación del itinerario Madrid-Mora de la autopista del Sur.

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 preceptivamente 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 Madrid-Mora de la autopista del Sur.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 10 de abril de 1976.

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 MADRID-MORA DE LA AUTOPISTA DEL SUR

TITULO PRIMERO

Del régimen jurídico-administrativo

1.ª Legislación aplicable.

La concesión administrativa de construcción, conservación y explotación del itinerario Madrid-Mora de la autopista del Sur 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 II

De la Sociedad concesionaria

2.ª 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 Madrid-Mora de la autopista del Sur.

3.ª 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 4.ª de este pliego.

TITULO III

Del régimen económico-financiero

4.ª Capital social.

El porcentaje que, respecto del total de recursos moviliados, represente en todo momento, incluso terminada la fase de construcción, 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 los apartados a) y b) 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 financiación a que dé lugar el mencionado exceso será íntegramente atendida con capital social, sin perjuicio de lo que establece el párrafo siguiente.

Asimismo se financiará en su totalidad con capital social el exceso de intereses intercalares que sobre el total previsto para el período de inversión pudiera producirse a lo largo del mencionado período por desfases en la movilización de recursos respecto del programa ofertado en el plan económico-financiero.

Dadas las circunstancias que concurren en el tramo correspondiente al Cuarto Cinturón de la Red Arterial de Madrid y en el tramo de la carretera C-400 acondicionado entre Mora y Madridejos, con su posterior entrega a la Administración, transcurrido el plazo de garantía de las obras, se autoriza que la financiación total de ambas inversiones se lleve a cabo exclusivamente con recursos ajenos.

5.ª Recursos ajenos.

Con la posibilidad de excepción establecida en el último párrafo de la cláusula anterior, la movilización de recursos ajenos se atenderá a las siguientes normas:

a) Los procedentes del ahorro exterior supondrán, al menos, el 40 por 100 del total de recursos moviliados 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 moviliados.

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 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 12 del pliego de cláusulas generales se establece en el triple del capital social desembolsado.

6.ª 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.

7.ª 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 del itinerario Madrid-Mora lo dispuesto en la Orden de 25 de junio de 1973 del Ministerio de Hacienda por la que se establece la normativa para