

17. *Nivel de servicio.*—El concesionario queda obligado a que en ningún punto de la autopista se supere el nivel D con la intensidad correspondiente a la hora 100, debiendo llevar a cabo a sus expensas, sin derecho a reclamación alguna y con la antelación suficiente, las ampliaciones necesarias a tal fin.

18. *Venta de bebidas alcohólicas.*—Dentro del recinto de la autopista, queda prohibida la venta o distribución de bebidas alcohólicas de graduación superior a 20°.

19. *Nombramientos.*—La sociedad que resulte adjudicataria de la concesión, comunicará a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje la designación de los directores de construcción y de explotación de la autopista.

20. *Información sobre alteraciones en el régimen normal de circulación.*—Siempre que se realicen obras en la autopista, o se produzca cualquier otro evento, que pueda producir durante su desarrollo alteraciones en el régimen normal de circulación, deberá informarse, además de a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje y al Centro de Gestión de Tráfico de Málaga, a los usuarios, 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:

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

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 sus vehículos.

#### TITULO IX

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

21. *Duración.*—La duración de la concesión no podrá, en ningún caso, ser superior a cincuenta años.

22. *Cesión, extinción y suspensión de la concesión.*—La cesión, extinción y suspensión de la concesión se regula por lo preceptuado al respecto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, el pliego de las cláusulas generales y la legislación de contratos del Estado.

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

#### TITULO X

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

24. *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, en la forma prevista en el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, 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. El concesionario comunicará a la misma las personas físicas o jurídicas que ostenten una participación en el capital social de la entidad superior al 1 por 100, y en todo caso, la participación y/o la representación de los miembros del Consejo de Administración, con la periodicidad que dicha Delegación del Gobierno determine.

d) Proponer al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente la aprobación, en su caso, de las revisiones de tarifas y peajes solicitadas por el concesionario.

e) Proponer al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente la autorización de la puesta en servicio de la autopista, previa comprobación de las obras.

f) Proponer al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente la aprobación del reglamento de explotación de la autopista, redactado de acuerdo con la Dirección General de Carreteras.

g) Proponer al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente las sanciones que procedan por incumplimientos de la sociedad concesionaria, de acuerdo con la legislación vigente.

h) Cumplir las funciones que se expresan en el pliego de cláusulas generales, en el correspondiente Decreto de adjudicación, en el presente pliego de cláusulas particulares 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.

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 ser interpuesto verbalmente, en cuyo caso se recogerá en el acta de la sesión correspondiente, o bien por escrito en el plazo máximo de diez días a partir de la recepción de la notificación de los acuerdos.

Contra dicho veto cabe recurso ordinario ante el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en el plazo de un mes.

**18576** *ORDEN de 27 de julio de 1995 por la que se modifica el pliego de bases para el concurso de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 16 de marzo de 1995.*

El artículo 6, apartado 2, de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, establece la competencia del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para aprobar las bases del concurso para el otorgamiento de las concesiones administrativas de autopistas.

Por razones de índole técnica, se hace precisa la modificación del pliego de bases para el concurso de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol, tramo: Málaga-Estepona, aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 16 de marzo de 1995.

En su virtud, dispongo:

##### Artículo único.

Se aprueba el adjunto pliego de bases que ha de regir en el concurso para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona, que sustituye a todos los efectos al aprobado por Orden de 16 de marzo de 1995.

Madrid, 27 de julio de 1995.

BORRELL FONTELLES

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas.

##### PLIEGO DE BASES PARA EL CONCURSO DE CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE LA AUTOPISTA DE PEAJE DE LA COSTA DEL SOL. TRAMO: MALAGA-ESTEPONA

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente convoca concurso público para la adjudicación de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona.

##### BASE PRIMERA

##### Objeto del concurso

Es objeto de este concurso la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona, utilizando las actuales variantes de Benalmádena, Marbella y Estepona y construyendo dos tramos nuevos entre ellas, según el anteproyecto aprobado definitivamente (clave 10-E-1506).

Las referidas variantes, que quedarán integradas en la concesión a efectos de su conservación y explotación por el concesionario, serán libres de peaje para el tráfico exclusivamente interno a las mismas. No obstante, su longitud podrá ser repercutida en todo o en parte para la determinación

de las longitudes de recorrido de los restantes tramos de la autopista, a efectos del cálculo de los peajes correspondientes a estos últimos.

A efectos de dicha conservación y explotación, el extremo oriental de la variante de Benalmádena se sitúa, aproximadamente, en el punto kilométrico 235 de la carretera N-340 (enlace con el tramo Azucarera-La Colina, de acceso a Málaga). Asimismo, el extremo occidental de la variante de Estepona coincide con su enlace con el tramo Estepona-Guadiaro, según proyecto de clave 12-MA-2370.

A los efectos antedichos las longitudes estimadas para dichas variantes son de 18 kilómetros para la de Benalmádena y de 2 kilómetros para la de Estepona.

El concurso será único para la totalidad del itinerario con los puntos origen y fin, así como los enlaces y estaciones de peajes, previstos en dicho anteproyecto.

#### BASE SEGUNDA

##### Información a facilitar por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente a los posibles licitadores

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

- El anteproyecto aprobado definitivamente por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- Las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del anteproyecto, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción de los proyectos correspondientes.
- Pliego de cláusulas particulares a que deberá sujetarse la concesión.

La documentación que antecede podrá ser examinada en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente 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 ofertas las personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, que tengan plena capacidad de obrar y no estén comprendidas en el artículo 9.º de la Ley de Contratos del Estado.

#### BASE CUARTA

##### Extremos que han de comprender las proposiciones

En las proposiciones a presentar por los concursantes figurarán necesariamente todos los extremos incluidos en la cláusula 8.ª del pliego de cláusulas generales, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, con las siguientes especialidades:

- La referencia que en la cláusula 14 de dicho pliego se hace al artículo 111 de la Ley de Sociedades Anónimas ha de entenderse hecha al artículo 282 del texto refundido de la misma Ley.
- Sin perjuicio del registro de acciones en la forma prevista en el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, 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 y las alteraciones que se experimenten en ella.
- El plan de realización de las obras a que alude el apartado e) de la citada cláusula 8.ª del pliego de cláusulas generales vendrá acompañado de la correspondiente red PERT, CPM o similar, 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.

El plan de realización de las obras deberá referirse a la totalidad de las mismas, con arreglo a lo establecido en la cláusula 7.ª del pliego de cláusulas particulares a que habrá de ajustarse la concesión de construcción, conservación y explotación de la autopista objeto del concurso.

d) Los grupos tarifarios a los que habrán de venir referidas las tarifas y peajes que figuren en las ofertas de los concursantes 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.

No se establece limitación alguna a las cuantías de las tarifas iniciales, las cuales deberán ser propuestas por los posibles licitadores, expresadas en pesetas del año 1995, para cada uno de los grupos tarifarios antes descritos, pudiendo ser diferentes para las clases en que éstos aparecen subdivididos.

e) El plan económico-financiero previsto en el apartado t) de la cláusula 8.ª del pliego de cláusulas generales, se dividirá, a efectos de su presentación, en tres partes:

1. Cuenta de pérdidas y ganancias, que recogerá la previsión de resultados y su distribución.

2. Estado de flujo de fondos, que incluirá las previsiones financieras a fin de verificar la coherencia entre las disponibilidades monetarias y la aplicación de estos medios financieros.

3. Balance de situación.

La presentación formal de estos programas se acompañará de una memoria explicativa de los valores adoptados para las variables fundamentales que intervienen en ellos y las hipótesis realizadas para su evolución a lo largo del período concesional.

Dicha memoria incluirá, en particular, sendos estudios del nivel de tarifas adoptado y del tráfico previsto en el corredor y en la autopista, a través del cálculo de generación y asignación del mismo, así como un análisis de rentabilidad de la concesión, con sujeción a las siguientes normas:

En el cómputo de los costes deberán figurar las ampliaciones previstas del inmovilizado en los años correspondientes.

Para la actualización de los flujos monetarios se aplicará una tasa de descuento del 7 por 100.

Todas las magnitudes monetarias se expresarán en pesetas de cada año.

Se considera como disponibilidad monetaria el capital social desembolsado en efectivo.

Las proposiciones incluirán el cálculo del beneficio total actualizado de la concesión, la tasa de rentabilidad financiera de la inversión, la tasa interna de rendimiento de la misma, la tasa de rentabilidad del capital social y la tasa interna de rentabilidad del mismo.

Los índices anteriores se calcularán de la forma siguiente:

Beneficio total actualizado de la concesión, como suma de los beneficios anuales actualizados al 7 por 100.

Tasa de rentabilidad financiera de la inversión como cociente de los dos valores siguientes:

Suma de resultados de explotación, antes de dotaciones al fondo de revisión, actualizados al 7 por 100.

Suma de los valores de la inversión en construcción durante todo el período concesional, actualizados al 7 por 100.

Tasa de rentabilidad del capital social como cociente de los siguientes valores:

Suma de dividendos repartidos y reservas cuando se repartan, actualizados al 7 por 100.

Suma de flujos de capital desembolsado en efectivo actualizados al 7 por 100.

Tasa interna de rendimiento de la inversión como la tasa de descuento que iguala los flujos de resultados de explotación, antes de dotaciones al fondo de reversión, actualizados y de inversiones y cargas financieras igualmente actualizadas.

Tasa interna de rentabilidad del capital, como la tasa de descuento que iguala los flujos de dividendos y reservas cuando se repartan, actualizados y de capital social desembolsado en efectivo igualmente actualizado.

f) 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 interés turístico de la zona y valoración de monumentos de interés histórico o artístico, así como las referentes a la conservación y mantenimiento del paisaje y la defensa de la naturaleza, esto último con independencia del cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, que lo desarrolla.

#### 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 9.ª del pliego de cláusulas generales, con las siguientes especialidades:

a) Los Estatutos Sociales que se citan en punto 2 del apartado a) de la cláusula 9.ª deberán estar adaptados a la legislación vigente en materia de sociedades anónimas (texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre).

b) La fianza provisional a que se alude en el apartado d) de la misma cláusula 9.ª deberá ser constituida por los licitadores en las condiciones que se indican y por el importe de 1.450.000.000 de pesetas.

#### BASE SEXTA

##### Forma y lugar de la presentación de las ofertas

En relación con lo especificado en la cláusula 10 del pliego de cláusulas generales, la admisión de ofertas terminará a las doce horas del día en que se cumpla el plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de publicación del presente pliego de bases en el «Boletín Oficial del Estado». Las ofertas se entregarán en el Área de Explotación de la Dirección General de Carreteras (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Planta octava, edificio norte. Paseo de la Castellana, número 67).

#### 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 a las doce horas del quinto día hábil siguiente a la fecha de terminación del plazo de presentación de ofertas en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en la forma que establece la cláusula 11 del pliego de cláusulas generales.

#### BASE OCTAVA

##### Adjudicación del concurso

Las proposiciones definitivamente admitidas, serán estudiadas, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 12 del pliego de cláusulas generales, por una Comisión integrada por:

Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas.

Secretario general Técnico del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Director general de Carreteras.

Director general de Programación Económica y Presupuestaria.

Director general de Presupuestos.

Director general del Tesoro y Política Financiera.

Director general de Tributos.

Jefe del Servicio Jurídico del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Actuará como Secretario el Subdelegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje.

#### 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.

## 18577

*RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de un embalse en el kilómetro 113 del canal de Aragón y Cataluña, término municipal de Serós (Lérida), de la Dirección General de Obras Hidráulicas.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Obras Hidráulicas remitió, con fecha 11 de junio de 1992, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria resumen del proyecto.

Recibida la referida Memoria resumen, la Dirección General de Política Ambiental, consultó preceptivamente al ICONA y a otras administraciones y organismos previsiblemente afectados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 14 de septiembre de 1992, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Obras Hidráulicas de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados así como una síntesis de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El proyecto tiene por finalidad regularizar el suministro de agua a los usuarios del tramo final del canal de Aragón y Cataluña frente a las fluctuaciones de la demanda en los tramos intermedios. El proyecto consiste en el aprovechamiento de la vaguada natural que forma el barranco de Las Balas para la ubicación de un pequeño embalse a partir de la construcción de una presa de tierra cerrando la salida natural del citado barranco.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta Resolución.

Elaborado por la Dirección General de Obras Hidráulicas, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de la Provincia de Lérida» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca», los días 1 de diciembre y 18 de noviembre de 1994, respectivamente, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

En el trámite de información pública no se presentaron alegaciones.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de marzo de 1995, la Dirección General de Obras Hidráulicas remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo