

15944 *ORDEN FOM/2267/2003, de 1 de agosto, por la que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para el Concurso, por procedimiento abierto, de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje Madrid-Toledo y la Autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación Norte de Toledo.*

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

Aprobados por este Departamento, los anteproyectos referentes a la autopista de peaje Autopista de peaje Madrid-Toledo y la Autovía libre de peaje A-40 de Castilla-Mancha, tramo: Circunvalación Norte de Toledo, procede de conformidad con el citado artículo 6 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, la aprobación del correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares.

En su virtud, he dispuesto aprobar el adjunto pliego de cláusulas administrativas particulares a que deberá ajustarse la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje Madrid-Toledo y la Autovía libre de peaje A-40 de Castilla-Mancha, tramo: Circunvalación Norte de Toledo.

PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES PARA EL CONCURSO, POR PROCEDIMIENTO ABIERTO, DE LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA DE PEAJE MADRID-TOLEDO Y LA AUTOVÍA LIBRE DE PEAJE A-40 DE CASTILLA-MANCHA, TRAMO: CIRCUNVALACIÓN NORTE DE TOLEDO

Exposición de motivos

Competencias administrativas

Es competencia del Ministerio de Fomento la aprobación de los pliegos de cláusulas administrativas particulares a que habrán de acomodarse las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de autopistas.

Haciendo uso de dicha competencia el Ministerio de Fomento aprueba este pliego regulador de las bases del concurso de concesión. Se ha optado por el procedimiento abierto para la adjudicación de la autopista de peaje Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40, tramo: Circunvalación Norte de Toledo, porque de este modo se reducen considerablemente los costes de preparación de las ofertas de los licitadores, lo que redundará en una mayor eficiencia de la misma. La elección de este método permite además disponer de la autopista en un plazo razonable de tiempo, lo cual redundará en beneficios para toda la sociedad.

La finalidad del pliego es la adjudicación del contrato de concesión a la alternativa viable que ofrezca una óptima combinación de calidad y precio, al tiempo que el proyecto elegido sea lo más eficiente posible para la sociedad. A tal fin, se incluye en el presente pliego una exposición de motivos con el objetivo de, por una parte, reflejar de un modo claro los aspectos de las ofertas más valorados por el Ministerio de Fomento y, por otra, ayudar a los potenciales licitadores a interpretar las características técnicas y económicas que el Ministerio de Fomento considera de más valor de cara a la adjudicación de la autopista, de modo que éstos puedan confeccionar sus ofertas de la mejor forma posible.

Estas indicaciones pretenden atraer ofertas de calidad que sean presentadas por consorcios técnica y financieramente solventes, a fin de que la obra se haga en tiempo y costes razonables, y sea explotada y mantenida adecuadamente a lo largo de la vida de la concesión.

El concurso de licitación

Se convoca el concurso sobre la base de las cualidades intrínsecas de racionalización, lógica, eficacia y eficiencia del sector privado en el campo de la gestión empresarial. El modelo concesional pretende delegar a la empresa privada el diseño, financiación, construcción, explotación, mantenimiento y conservación de la infraestructura concesionada. Los ofertantes han de analizar además el proceso de reversión previsto, a fin de reponer los activos reversibles en las condiciones estipuladas antes del término del contrato.

Conviene, por tanto, subrayar dos aspectos fundamentales del concurso convocado por el Ministerio de Fomento: la calidad de la propuesta y la eficiencia económica de la concesión para la sociedad.

Calidad de la propuesta. El crecimiento del nivel de vida en nuestro país está llevando de modo progresivo a que sus ciudadanos sean cada vez más exigentes en cuanto a la calidad de los servicios. Como otros muchos bienes y servicios, las infraestructuras de transporte no son ajenas a este proceso, lo que está llevando a que sus usuarios requieran de ellas, cada vez más, no sólo que les faciliten el desplazamiento de un sitio a otro sin problemas, sino que además reúnan unos adecuados niveles —cada vez mayores— de comodidad, información y seguridad. El Ministerio de Fomento, consciente de esa tendencia y de que los usuarios de las autopistas son su principal preocupación y razón última que justifica la infraestructura, se ha propuesto asegurar en todo momento que, tanto la construcción de la obra como la explotación de la misma, alcancen el nivel de calidad demandado por los usuarios.

A tal fin el Ministerio de Fomento ha desarrollado el presente pliego. Así, el criterio de adjudicación para la selección de la propuesta que otorga una mayor puntuación es la calidad técnica de la oferta. Este hecho forzará a los concursantes a esmerarse en presentar proyectos constructivos de calidad. Por otra parte, el pliego incluye un mecanismo de incentivos al concesionario, que permite prorrogar hasta cinco años más la concesión en el caso de que se cumplan los criterios de calidad (seguridad, transitabilidad y tiempo de espera en cola) en la autopista, lo que, sin duda, beneficiará a los usuarios de la misma.

Eficiencia económica. Este segundo criterio, junto con el anterior, constituyen la base del proceso de decisión. A igualdad de calidad técnica se elegirá siempre la solución más ventajosa para la sociedad desde el punto de vista económico y viceversa. De este modo, el Ministerio de Fomento pretende que el concurso sea un proceso competitivo en el que los licitadores hagan un esfuerzo para —dentro de la racionalidad— ofertar unos precios razonablemente atractivos, de modo que la sociedad obtenga el mayor beneficio posible.

En este marco el pliego recoge los elementos esenciales que integrarán el contrato de concesión, distribuidos en once títulos que se desarrollan en cincuenta y cuatro cláusulas.

El Título I: «Descripción del concurso» establece las líneas generales reguladoras del presente concurso, definiendo de un modo concreto el objeto y las características del mismo.

El Título II: «Del régimen jurídico administrativo de la concesión» desarrolla las normas fundamentales que rigen el presente concurso. Para ello, se define el régimen jurídico administrativo de la concesión y de la sociedad concesionaria. Además se especifican las formalidades a las que deberá someterse la concesión, en aspectos tales como su normativa contable, régimen fiscal, la cesión y suspensión de la concesión, así como las condiciones que, en su caso, darán lugar a su extinción y liquidación. El Título II establece también las potestades de la Administración y los derechos y obligaciones del concesionario.

A este respecto, conviene destacar que la Administración se reserva el derecho de ejecutar cualquier tipo de obra que pueda afectar, de modo directo o indirecto, al tráfico de la presente concesión. No obstante, si esta actuación de la Administración determinara de forma directa la ruptura sustancial de la economía de la concesión, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato, en beneficio de la parte que corresponda.

Asimismo se especifica que, en ningún caso, se deberá reestablecer el equilibrio económico-financiero del contrato, cuando la obra, mencionada en el párrafo anterior, estuviera contemplada en la planificación de la Administración antes de celebrarse el presente concurso. Finalmente, el Título II establece el papel de control y supervisión de la concesión, otorgado a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Entre los Títulos III y VI del documento se describen los sucesivos aspectos a tener en cuenta en una concesión: la realización de los estudios y el diseño de los proyectos de la autopista (Título III), su construcción (Título IV), explotación (Título V) y financiación (Título VI).

En el Título III: «De los proyectos y estudios de la autopista» se detalla la información (en forma de estudios, anteproyectos y proyectos) que el Ministerio de Fomento pone a disposición de los licitadores a fin de facilitar y hacer más económica la preparación de las ofertas. Corresponde al sector público decidir sus actuaciones concretas, con arreglo a parámetros y criterios seleccionados por razones de eficiencia y calidad de los servicios. La elaboración de unos estudios y anteproyectos de calidad ayudan a que la licitación sea más sencilla y menos onerosa para los promotores.

El Título III contempla también la posibilidad de que los licitadores presenten diversas variantes al anteproyecto elaborado por la Administración, lo cual exige a ésta un proceso de evaluación más amplio, a cambio

de poder disponer de un mayor número de soluciones competitivas e imaginativas.

El Título IV: «De la construcción de la autopista» especifica el régimen general al que ha de someterse la construcción. En este título se establece la cuantía y duración de la garantía definitiva de construcción, se fijan las condiciones en las que la concesionaria puede llevar a cabo la contratación de las obras con terceros y se define el papel del Director de Construcción y del Inspector de la concesión.

Asimismo, en este Título se exige al concesionario un condicionante constructivo que se encuentra estrechamente ligado a la explotación futura de la concesión. Este radica en la obligación de instalar un sistema de peaje dinámico que deberá entrar en servicio desde el inicio de la explotación de la autopista y cuyas características deben ser compatibles con los sistemas empleados por otras autopistas de peaje en nuestro país. Asimismo, se obliga al concesionario a instalar sistemas de peaje manual en algunos puntos preestablecidos, a fin de permitir el acceso a la autopista a los usuarios que todavía no hayan incorporado este sistema.

El Título V: «De la explotación de la autopista» describe el régimen general al que ha de someterse la explotación de la misma. Como se ha comentado con anterioridad, el Ministerio de Fomento ha diseñado el pliego a fin de asegurar que el nivel de servicio que el concesionario preste al usuario sea lo más adecuado posible. Para ello, se han incorporado, entre otros, los siguientes aspectos:

El concesionario ha de instalar sistemas que permitan conocer en tiempo real el estado de la circulación, a fin de facilitar información y asistencia en ruta a los usuarios.

En ningún punto de la autopista se ha de superar, con la intensidad media diaria de la hora 100 de mayor tráfico del año, el nivel de servicio D (establecido por la relación entre intensidad y capacidad que el Manual de Capacidad establece para este tipo de vías), debiendo el concesionario llevar a cabo las actuaciones pertinentes (a través del incremento del número de carriles en la autopista) para evitar llegar a dicha situación.

La cláusula de progreso obliga al concesionario a mantener y explotar la autopista objeto de concesión de conformidad con lo que, en cada momento, y según el progreso de la ciencia, disponga la normativa técnica, medioambiental y de seguridad que resulte de aplicación.

Se incentiva al concesionario a ofrecer a los usuarios un nivel de calidad de servicio lo más adecuado posible, ofreciéndosele la posibilidad de hasta cuatro años extra de concesión en caso de que cumpla con unos criterios de calidad prefijados relativos a la seguridad, al nivel de servicio, al tiempo medio de espera en cola de los vehículos, al estado del firme y a la gestión del tráfico.

El Título VI: «De la financiación de la autopista» describe las características fundamentales -de naturaleza contable, fiscal y financiera- del plan económico-financiero a presentar por los licitadores. En dicho plan, se han de pormenorizar las principales fuentes de recursos propios y ajenos a emplear, así como los compromisos a adquirir para la captación de recursos ajenos y para la constitución de garantías a favor de la administración, los acreedores financieros o terceros.

En el Real Decreto de Adjudicación se fijarán los ratios mínimos de capitalización (capital social/inversión) y solvencia (recursos desembolsados por los accionistas/recursos movilizados) durante la vida de la concesión, de acuerdo con los términos presentados en la oferta del concursante que resulte adjudicatario. No obstante, el pliego permite que, transcurridos tres años desde la puesta en servicio de la concesión, los ratios anteriormente mencionados se puedan ajustar, debido a que, a partir de ese momento, la concesión puede haber adquirido un mayor grado de madurez.

Por lo que respecta a la financiación ajena, el pliego da libertad al concesionario para que estructure la financiación de la concesión como considere conveniente. Las entidades que potencialmente estén interesadas en financiar la concesión pueden disponer, desde el inicio del proceso de licitación, de abundante información para comenzar el análisis y la estructuración de las operaciones de financiación de la concesión. Corresponde al concesionario determinar el calendario de negociaciones con las posibles entidades crediticias, a fin de tener lo más asegurada posible la financiación en el momento de la presentación de su oferta.

Entre las posibilidades de financiación, el Estado ofrece la opción de otorgar un préstamo participativo cuya remuneración es función de los tráfico que realmente se produzcan, pudiendo participar así el Estado de los beneficios que un tráfico real por encima de un umbral fijado en el pliego, pudiese producir.

Dichas entidades documentarán pertinentemente los términos y condiciones de las operaciones financieras propuestas, teniendo en cuenta las directrices marcadas en este título del pliego. El adjudicatario de la concesión dispondrá de un amplio margen de tiempo para cerrar posteriormente los contratos financieros que aseguren la viabilidad de la con-

cesión. No obstante, y para evitar excesivas dilaciones que a nadie beneficiarían, se introduce como novedad la obligación de tener cerrada la financiación ajena en el plazo estipulado, so pena de la penalización correspondiente.

Se contempla la posibilidad de que el concesionario pueda integrar sus derechos de cobro futuros en un fondo de titulación de activos de conformidad con la normativa reguladora de éstos.

Los Títulos VII y VIII establecen, respectivamente, «los requisitos para concursar», que han de reunir los licitadores, así como «los extremos que han de comprender las proposiciones». En la oferta que presenten los licitadores será de gran importancia acreditar la credibilidad y solvencia de la propia concesionaria. Asimismo, se deberá precisar el número de socios participantes, la composición del accionariado de la sociedad concesionaria, así como la experiencia aportada y el apoyo a dar a la concesionaria por cada uno de ellos.

En cuanto al plan económico-financiero de la concesión, conviene poner especial atención en cumplir con la normativa contable y fiscal correspondiente. Las faltas de coherencia, de integridad o de incumplimiento de los requisitos solicitados pueden ser causa de exclusión. En la proposición se deberán incluir, para los tipos de vehículos considerados, las tarifas que ofrece cada licitador. El Pliego establece que la tarifa media ponderada se calculará utilizando como ponderador el tiempo.

Los licitadores deberán presentar un resumen de la oferta ajustado a un modelo preestablecido (incluido en el Anexo 1) a fin de facilitar una rápida y fiable comparación entre las distintas alternativas. Este resumen permitirá a la Administración valorar de modo normalizado las características principales de las ofertas presentadas.

La Cláusula 41 del Título VIII establece aquellas variables que no podrán modificarse a fin de revisar el plan económico-financiero, a la vista de la inversión realizada y una vez terminada la autopista. Los valores que en ningún caso se podrán modificar son las tarifas máximas, los ratios de capitalización y de solvencia, la duración de la concesión y los límites de la responsabilidad patrimonial de la Administración. Asimismo, el pliego considera los mecanismos que permiten restablecer el equilibrio económico financiero a favor, tanto del concesionario como de la Administración, en caso de que se cumplan los supuestos contemplados.

El Título IX define el «proceso de concurso». A este respecto conviene mencionar algunas novedades del presente pliego frente a otros anteriores. En primer lugar, dará un plazo de 90 días para que los licitadores puedan presentar sus proposiciones. Así éstos dispondrán de más tiempo para preparar sus proposiciones. En segundo lugar, a fin de lograr una mayor transparencia en el concurso, se establece una fase de consultas de la documentación presentada por los licitadores, de modo que los candidatos al concurso conozcan, desde el principio, el contenido de las demás ofertas.

El hecho de disponer los licitadores de alrededor de tres meses para preparar sus propuestas, les permite comenzar la negociación financiera y coordinar con las entidades de crédito la financiación del proyecto desde el inicio del concurso. Este plazo debe ser suficiente para madurar y acordar los principales términos y condiciones de las operaciones de captación de recursos propios y ajenos. Posteriormente, el concesionario dispondrá de un plazo adicional hasta seis meses antes de la fecha establecida de puesta en servicio de la concesión para materializar los contratos financieros y mitigar así los riesgos de refinanciación del proyecto.

Finalmente, se establece un plazo máximo de dos meses (prorrogables a otros dos) para que la Mesa de contratación evalúe y seleccione la oferta más ventajosa. De este modo se pretende agilizar en lo posible el proceso administrativo de adjudicación, a fin de disponer de la infraestructura en el menor plazo posible.

El Título X del pliego recoge los «criterios de adjudicación del concurso», los cuales se dividen en tres grupos: I) Calidad técnica de la oferta; II) Viabilidad de la propuesta y solvencia técnica y financiera de la sociedad concesionaria; y III) Eficiencia del diseño concesional. El total de puntos a otorgar asciende a 800.

El Criterio I se divide a su vez en dos subcriterios. El subcriterio I.i valora con una puntuación de hasta 250 puntos las características técnicas, funcionales y estéticas de los proyectos planteados por los licitadores. El subcriterio I.ii, por su parte, considera otorgar hasta 150 puntos a la estructura tarifaria propuesta (tarifas máximas fijadas, posibles descuentos, política tarifaria de gestión de la demanda, etc.).

El Criterio II se fracciona a su vez en otros dos subcriterios. El subcriterio II.i, que se puntúa hasta 150 puntos, valora por una parte la fiabilidad de las estimaciones de tráfico y, por otra, la corrección e integridad del plan económico financiero. Asimismo, el subcriterio II.ii valora hasta 100 puntos la credibilidad y composición accionaria de la sociedad, la estructura de su financiación, así como la importancia y el aseguramiento de los desembolsos de los accionistas y de los financiadores para garantizar la solvencia de la sociedad concesionaria.

El pliego contempla la penalización de las ofertas de baja calidad. Si cualquier proposición no alcanzara para el criterio I o II el cincuenta por ciento (50%) de la puntuación posible, su calificación total será dividida entre tres.

Finalmente, el Criterio III se fija en torno al cierre económico de la oferta y asigna hasta un máximo de 150 puntos a la oferta que proponga la menor aportación de fondos públicos para el periodo concesional pre-determinado y los peajes máximos establecidos por el Pliego.

Los criterios de adjudicación solicitados se han diseñado de modo que sean suficientemente simples, a fin de evitar los efectos perversos que pueden derivarse de la consideración de un número excesivo de variables. En esta línea se ha hecho un esfuerzo por que los criterios sean independientes, teniéndose en cuenta, por encima de todo, aquellos aspectos más relevantes relativos a la calidad y a la eficiencia del proceso. Por ello, se considera una única variable económica como cierre del equilibrio económico financiero de la concesión, ya que de este modo es más sencillo y transparente el proceso de selección, evitándose los posibles inconvenientes derivados de la existencia de muchas variables.

El Título XI, «Plazos tras la adjudicación del concurso», con el que se cierra el presente Pliego, establece los plazos a cumplir por el adjudicatario, tras la publicación del Real Decreto de Adjudicación en el Boletín Oficial del Estado.

En la actual reordenación de anteriores pliegos administrativos para la licitación de concursos, se ha considerado necesario aclarar los objetivos de la concesión, tales como alargar los plazos de presentación de las ofertas, o simplificar los expedientes administrativos, reduciendo en lo posible los plazos de valoración de los mismos.

De ahí la exigencia del órgano concedente de demandar en estos momentos una mayor homogeneización en la preparación de las propuestas y de solicitar a los licitadores un riguroso respeto a las diversas normativas. Con este fin y para acelerar en lo posible los procedimientos administrativos y de toma de decisiones, la parte dispositiva del clausulado considera y concreta el empleo de soportes informáticos. Lógicamente, la comparación de los datos demandados se verá aligerada, si previamente, las informaciones solicitadas en las ofertas han sido adecuadamente elaboradas y resumidas, y posteriormente tratadas informáticamente en soportes magnéticos. Todo este proceso facilitará y acelerará la tramitación y aprobación definitiva del concurso.

Sobre el concesionario

La selección del adjudicatario para la provisión de infraestructuras de transporte en régimen concesional nunca será la adecuada si la oferta estuviera mal concebida. Por eso, en el proceso de evaluación de las proposiciones, el órgano concedente analizará en detalle, tanto el papel que juegan los distintos promotores en la Sociedad Concesionaria como los fundamentos del proyecto.

Corresponde al sector privado llevar a cabo, a cambio de una razonable retribución, los objetivos marcados en este pliego. La tarea es compleja en términos institucionales, organizativos, comerciales, técnicos, legales y financieros. No obstante, la Administración confía plenamente en la experiencia y capacidad de gestión del adjudicatario de la concesión, con quién quiere mantener una relación estable y amigable durante todo el período concesional.

Sobre la financiación de la concesión

Es de destacar la gran ayuda que supone, para el éxito de la estructuración de la concesión, el poder disponer de una definición clara en los pliegos de la responsabilidad patrimonial de la Administración. Si bien el negocio concesional es «a riesgo y ventura» de la Sociedad Concesionaria, la cuantificación del importe de dicha responsabilidad es de importancia primordial para la captación de los recursos ajenos, sin los cuales el proyecto no se podrá generalmente llevar a cabo. Comporta asimismo el reconocimiento por la Administración del patrimonio que se le revierte en caso de crisis del esquema concesional.

La magnitud y la fiabilidad de los ingresos del proyecto son clave a la hora de calibrar las ofertas durante el proceso de selección. No se le oculta al órgano adjudicatario la importancia a dar a esta variable al sopesar las diversas ofertas, pues la viabilidad financiera va asociada en gran parte a la calidad del flujo de los ingresos previstos. De los ingresos dependen en buena medida el cumplimiento con el servicio de la deuda, el posible cumplimiento de otras obligaciones, así como la credibilidad crediticia a otorgar en el mercado de capitales al proyecto, a la emisión de bonos correspondiente o al concesionario.

En cualquier caso, el concesionario deberá justificar y garantizar suficientemente en su oferta que la concesión contará con los recursos necesarios, bien a través de un crédito puente o bien a través de la aportación de recursos propios adicionales por parte del concesionario, para construir y explotar la obra del modo previsto. Dicha garantía cubrirá el período desde la firma del contrato de concesión hasta el momento en que se completen las inversiones y financiaciones previstas en la oferta.

Los licitadores deben estructurar del modo más realista posible la financiación de la concesión. Para ello disponen de mayor tiempo que en anteriores ocasiones. Tras la publicación del Real Decreto de Adjudicación, el concesionario seleccionado dispondrá de un plazo hasta seis meses antes de la puesta en servicio para cerrar definitivamente la financiación, en línea con los términos y condiciones señalados en la oferta. La estrecha coordinación entre los licitadores y las entidades de crédito, desde los primeros momentos del concurso, facilitará y acelerará la adecuada estructuración financiera de la concesión.

El Ministerio de Fomento da la opción a los licitadores, a fin de equilibrar las cuentas de su concesión, de solicitar financiación pública que deberán explicitar en sus respectivas ofertas.

Otro aspecto a resaltar es que el Ministerio de Fomento ha optado porque los plazos de concesión no sean demasiado largos, aunque tampoco excesivamente cortos. En este caso el plazo establecido es de 36 años, ampliables a otros cuatro más en caso de que se cumplan los criterios que establece el pliego. Los plazos previstos para la concesión permiten considerar la negociación de colas financieras.

La presentación de las ofertas técnicas y económicas debe permitir una comparación ágil y fiable. Por ese motivo se hace hincapié en la presentación de un plan económico financiero completo, actual y riguroso en la aplicación de la normativa contable. La homogeneización de los datos permitirá a la Administración una comparación y toma de decisiones más rápida, justa y eficiente.

Transferencia de riesgos

A grandes líneas, en el pliego se identifican los principales riesgos para una posible distribución de los mismos. La Sociedad Concesionaria habrá de gestionar la mayor parte de los riesgos de la concesión mediante la contratación de las obras y de los productos financieros que estime necesarios. Corresponderá a ésta transferir o compartir el riesgo de construcción con las empresas constructoras y el riesgo financiero con las entidades de crédito. El concesionario asumirá fundamentalmente el riesgo de explotación y de tráfico del negocio concesional. Otros riesgos relativos a la explotación, tales como la conservación y mantenimiento podrán ser compartidos o transferidos contractualmente a otras empresas.

En todo caso, el riesgo comercial del proyecto es uno de los principales a controlar por la Sociedad Concesionaria, y su éxito depende, en buena medida, de la calidad de los estudios de tráfico iniciales, los cuales, aunque serán facilitados inicialmente por la Administración, deberán ser ampliados y contrastados mediante otros estudios a llevar a cabo o a contratar por cada uno de los consorcios.

A pesar del papel central otorgado al principio de riesgo empresarial, no parece lógico que el concesionario asuma todos los riesgos del proyecto, sino sólo aquellos que pueda gestionar de forma eficiente. Por esta razón se recoge en el pliego la obligación de la Administración de restablecer el equilibrio económico-financiero en los supuestos de modificación de las condiciones de la explotación de la obra por razones de interés público, por causa de fuerza mayor o cuando se produzcan los supuestos que se establezcan en el propio contrato para su revisión.

El interés público

La Administración es consciente de que el régimen de concesión es una relación público privada basada en una común aspiración por alcanzar unos resultados de política pública, en materia de provisión de infraestructuras de transporte, en donde ambas partes compartan riesgos y beneficios.

La delegación de esta responsabilidad de provisión de infraestructuras de transportes al sector privado se hace fundamentalmente por razones de eficiencia y calidad; así como para fomentar la competencia e innovación y para dotar al proceso de toma de decisiones de una mayor disciplina en términos de economía de mercado. Lógicamente, por razones de interés público, esta delegación de tareas al sector privado se efectúa bajo unos parámetros claramente definidos, los cuales deben ser estrictamente respetados a lo largo de la concesión. La existencia de un marco regulatorio bien definido y desarrollado, unido al procedimiento de licitación empleado, facilitan el análisis y distribución de riesgos a considerar en las relaciones contractuales de la concesión.

Para garantizar la preservación del interés general, resulta necesario mantener en todo momento la actuación estatal a fin de controlar eficazmente la solvencia y el control económico en lo que se refiere a la evolución del régimen financiero a que cada concesión está sujeta. Cada concesionario es libre de establecer el modo y forma de financiación para cada caso concreto, si bien no obsta que, por motivos de mitigación del riesgo financiero de la concesión, se valore en las ofertas el grado de maduración de la negociación de los recursos financieros y de las garantías asociadas.

La perspectiva de un servicio público, delegado en su ejecución al sector privado, supone una apertura en la forma de gestionar y financiar el desarrollo e innovación de las infraestructuras, así como de respetar la correspondiente normativa nacional y europea del medio ambiente. Este cambio cualitativo y de escala en la provisión y en los servicios de transporte público representa una importante oportunidad empresarial, a no desaprovechar, para servir mejor a nuestra sociedad.

TÍTULO I

Descripción del Concurso

Cláusula 1. Régimen del concurso.

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 peaje Madrid Toledo y la Autovía libre de peaje A-40 de Castilla-Mancha, tramo: Circunvalación Norte de Toledo.

Dicho concurso se regirá por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para la Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de concesión; por el Real Decreto Legislativo 2/2000 de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; por las prescripciones de este pliego y por las del pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero en lo que no resulte válidamente modificado por el anterior.

Cláusula 2. Objeto y características del concurso.

El objeto del concurso es la concesión por un período máximo de cuarenta (40) años, en los términos establecidos en la Cláusula 9 de este pliego, para la Construcción, Conservación y Explotación de:

1. Autopista de peaje Madrid Toledo según el anteproyecto de clave A4-E-127 aprobado definitivamente por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 24 de julio de 2003.

2. Autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, tramo: Circunvalación Norte de Toledo según el anteproyecto de clave AO-E-144.A, aprobado técnicamente por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 24 de julio de 2003.

El tramo de autopista comprendido entre la ciudad de Toledo y la Circunvalación Norte de Toledo, sólo podrá ser repercutido en las tarifas de peaje de los vehículos que continúen por la autopista Madrid-Toledo, siendo libre de peaje para todos aquellos tráfico que continúen o que prosigan por la Circunvalación Norte.

En lo que se refiere al tramo de la Autovía A-40, definida por el anteproyecto del punto 2 de esta cláusula, será libre de peaje para todos los movimientos, quedando integrada en la concesión objeto de este concurso a los efectos de su construcción, conservación y explotación, sin que pueda cobrarse en ella peaje.

TÍTULO II

Del régimen jurídico de la concesión

Cláusula 3. Régimen jurídico administrativo de la concesión.

La concesión objeto de este concurso se regirá por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para la Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión; por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; por las prescripciones de este pliego, por las del pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, en lo que no resulte válidamente modificado por el anterior, 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, modificado por los Re-

les Decretos 690/2000 y 1475/2000 por los que se establece y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

Cláusula 4. De la Sociedad Concesionaria.

1. 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 59 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

2. 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.

3. 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.

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, referido al importe de la emisión de obligaciones por parte de las sociedades.

4. No serán de aplicación a efectos de este pliego, la cláusula 54.b) y su subsiguiente aclaración ni la Cláusula 55 del pliego de cláusulas generales.

Cláusula 5. Amortización.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 13 apartado a) de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, el concesionario podrá disfrutar durante el período concesional de la facultad de amortizar los elementos del activo perecederos o sujetos a reversión, según un plan basado en el estudio económico-financiero adjunto a la proposición presentada al concurso, que se ajustará a las normas contables que le sean de aplicación, según lo establecido en la Cláusula 6 del presente pliego.

Cláusula 6. Aspectos fiscales y contables.

No se exigirá el pago de la tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público estatal, de acuerdo con lo previsto en el artículo 61.3 de la ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del régimen legal de las tasas estatales y locales y de reordenación de las prestaciones patrimoniales de carácter público.

La sociedad concesionaria se regirá 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:

- El Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- El Plan General de Contabilidad y la adaptación sectorial a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje aprobada por Orden de 10 de diciembre de 1998 («Boletín Oficial del Estado» del 23).
- La demás legislación que sea específicamente aplicable.

Cláusula 7. De las potestades de la Administración.

La Administración tendrá las potestades que le confiere la Ley 8/1972, de 10 de mayo; el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por

el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; el presente pliego y las incluidas en el Pliego de Cláusulas Generales en todo lo que no haya sido modificado por el anterior.

Cláusula 8. De los derechos y obligaciones del concesionario.

1. El concesionario podrá ejercer los derechos y deberá cumplir las obligaciones que se especifican en la Ley 8/1972, de 10 de mayo; el Real Decreto Legislativo 2/2000, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, en la forma que se establece en el artículo 2 de la mencionada Ley 8/1972; en el presente pliego; en el pliego de cláusulas generales, en todo lo que no haya sido modificado por el anterior, 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.

La Administración se reserva el derecho de ejecutar, bien directamente o bien mediante concesión, cualquier tipo de obra que pueda afectar de modo directo o indirecto al tráfico de la presente concesión.

Si la actuación de la Administración determinara de forma directa la ruptura sustancial de la economía de la concesión, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato, en beneficio de la parte que corresponda.

En ningún caso se deberá restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato cuando la actuación estuviera contemplada en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 ni en otros Planes y Programas aprobados por las Administraciones Públicas antes de publicarse en el Boletín Oficial del Estado el presente concurso.

Cláusula 9. De la duración de la concesión.

1. El plazo de la concesión objeto de este concurso tendrá una duración de treinta y seis (36) años, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 de esta cláusula. El plazo se computará desde la fecha de entrada en vigor del Real Decreto de Adjudicación de la Concesión.

2. El concesionario podrá disfrutar de hasta cuatro (4) años más de concesión si cumple con los criterios enunciados en la Cláusula 25.

Cláusula 10. 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; el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el Pliego de Cláusulas Generales, aprobado por Decreto 215/1973 de 29 de enero.

Cláusula 11. Extinción y liquidación de la concesión.

La extinción de la concesión se atenderá lo dispuesto en los artículos 32 y 34 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo; a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y a la sección 3 del capítulo IX del pliego de cláusulas generales, con las siguientes especialidades:

1. Cuando la concesión se extinguiere 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 Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas

2. 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 (incumplimiento de las obligaciones impuestas por el concesionario), 108 (extinción de la personalidad jurídica del concesionario) y 109 (quiebra del concesionario) 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 en su caso la cuota de amortización que en función del número de años corresponda de acuerdo al plan económico financiero aprobado.

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 y la dotación acumulada al fondo de reversión que en función del número de años corresponda.

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.

3. La liquidación del importe resultante del valor patrimonial de la inversión en la 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 de los gastos financieros devengados y no vencidos en concepto de remuneración del préstamo participativo aportado por el Estado.

c) En tercer lugar, se retendrá el importe vivo del préstamo participativo aportado 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.

d) En cuarto lugar, se liquidarán los préstamos subordinados que hubieren sido concedidos a la sociedad concesionaria por sus accionistas de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 30 del presente pliego.

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

Cláusula 12. 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 en la forma establecida en la Cláusula 4 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 este pliego 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 lo 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 de alzada 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.

i) La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje ejercerá la potestad de supervisión y control

de las incidencias financieras que se pudieran producir en la Sociedad Concesionaria. Para lo cuál podrá solicitar los datos y documentos de carácter económico-financiero que estime necesarios sobre la Sociedad Concesionaria o sobre aquellas otras sociedades que pudieran crearse con posterioridad, vinculadas patrimonial y financieramente con ésta, a efectos de velar por el correcto funcionamiento de los objetivos del Contrato de Concesión.

TÍTULO III

De los proyectos y estudios de la autopista

Cláusula 13. *Información a facilitar por el Ministerio de Fomento a los licitadores.*

A partir del día siguiente a la publicación de este pliego en el Boletín Oficial del Estado, los posibles licitadores tendrán a su disposición, para su libre examen, la siguiente documentación:

El Estudio Informativo de clave EI4-E-127, 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 del proyecto correspondiente.

El anteproyecto de clave A4-E-127, aprobado técnicamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en la aprobación del mismo, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción del proyecto correspondiente.

El Estudio Informativo de clave EI1-E-144A, 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 del proyecto correspondiente.

El anteproyecto de clave AO-E-144.A, aprobado técnicamente por el Ministerio de Fomento, junto con las prescripciones impuestas en la aprobación del mismo, las cuales serán de obligado e inexcusable cumplimiento para el concesionario en la redacción del proyecto correspondiente.

La documentación que antecede podrá ser examinada, hasta que se adjudique el concurso, en las dependencias de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de lunes a viernes, entre las 10:00 y las 14:00 horas, en la Subdirección General de Planificación.

Cláusula 14. *Variantes a los anteproyectos y proyectos de la Administración.*

Los licitadores podrán incluir en los anteproyectos que presenten en sus ofertas las mejoras que estimen convenientes en relación a los documentos que se refiere la cláusula 13, siempre y cuando no supongan modificaciones sustanciales en los trazados que han sido aprobados definitivamente.

Las estaciones de peaje podrán ajustar su diseño a los efectos de su optimización, sin que su variación suponga una disminución en la calidad del servicio que prestaría la autopista de peaje.

TÍTULO IV

De la construcción de la autopista

Cláusula 15. *Del régimen de constitución de la garantía definitiva 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 de las obras objeto de la concesión.

Dicha garantía definitiva no podrá ser devuelta hasta que concluya el plazo de garantía de las obras establecido en la Cláusula 17.2, y cerrada la financiación tal y como establece la Cláusula 53.

La constitución de esta garantía se realizará de acuerdo con lo previsto en los artículos 55 a 65 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre de Contratos de las Administraciones Públicas, que regulan la constitución de garantías, la garantía constituida en valores, la garantía constituida mediante aval y la garantía constituida mediante contrato de seguro de caución.

Cláusula 16. *Licitación de las obras.*

1. 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.

2. 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 lo cual no podrán ser realizados. El concesionario deberá someter a la aprobación de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje 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 (relativo a obligación de anunciar la contratación de las obras que superen un determinado importe en el Boletín Oficial de las Comunidades Europeas) del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, salvo cuando se dé alguna de las circunstancias señaladas en el artículo 133 de dicho Decreto Legislativo, que excluyen de dicha obligación.

Cláusula 17. *Aspectos constructivos.*

1. El concesionario instalará un sistema de peaje dinámico que deberá estar previsto desde el inicio de la explotación de la autopista, para su entrada obligatoria en servicio a partir del año siguiente al que se alcance una IMD de 15.000 vehículos. Con el objeto de que a sus distintos usuarios y a los de la concesión objeto de este pliego, se les facilite el acceso a las mismas haciendo uso de un único sistema de detección, control y pago, el ofertante se debe comprometer a acordar con el resto de los concesionarios de las autopistas las actuaciones que permitan lograr dicha unificación, bajo la supervisión y aprobación de la Administración concedente.

2. 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 un año, contado a partir de la fecha de puesta en servicio.

3. 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 Ø 110 con arquetas de registro cada 150 metros y pasos de calzada cada 1.800 metros, así como los equipos que hagan posible el correcto conocimiento de aquellos parámetros a que se hace referencia en la Cláusula 19 de este pliego. La Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior podrá utilizar gratuitamente la canalización y los sistemas de comunicaciones para las misiones que considere oportunas dentro del ámbito de sus competencias.

Cláusula 18. *Del Director de Construcción y de los Inspectores.*

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 de la autopista, previamente al comienzo de las obras, quien estará en posesión del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

La persona designada 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, la sociedad concesionaria presentará al citado Ministerio, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, la relación del personal facultativo que, bajo la dependencia del correspondiente Director, haya de prestar servicios en la autopista. 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 un nuevo Director de Construcción y, en su caso, de cualquier facultativo que de ellos dependa, cuando así lo justifique la marcha de los trabajos.

De acuerdo con el artículo 22 de la Ley de Autopistas 8/1972, de 10 de mayo, y la cláusula 69 del Pliego de Cláusulas Administrativas Generales y para cumplir sus previsiones el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras designará un ingeniero inspector de la construcción de la autopista, previamente al comienzo de las obras, quien estará en posesión del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, cuyos informes e instrucciones deberán ser incorporados en el Plan de Aseguramiento de la Calidad de la Obra durante todo el periodo de ejecución de la misma.

Asimismo la función inspectora y de control que realizará la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en las distintas fases de redacción de proyectos, ejecución de obras y explotación, se llevará a cabo conforme a lo previsto en las órdenes circulares siguientes:

O.C. 2/2001: Inspección y tramitación de proyectos relativos a obras en régimen de concesión.

O.C. 3/2001: Inspección de los trabajos relativos a expropiaciones y obras de autopistas y carreteras en régimen de concesión.

O.C. 4/2001: Control de la explotación de autopistas y carreteras en régimen de concesión.

Por otra parte el funcionamiento de las dependencias de la Dirección General de Carreteras en relación con esta concesión y sus titulares se regirán conforme al contenido de la O.C. 1/2001.

TÍTULO V

De la explotación de la autopista

Cláusula 19. Régimen de explotación.

1. 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.

2. 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.

Cláusula 20. Del régimen de constitución de la garantía definitiva de explotación.

La cuantía de la garantía de explotación será a lo largo de todo el periodo concesional la que resulte de la aplicación del 2 por 100 a la inversión total, IVA incluido, en las obras objeto de la concesión en el

momento de su puesta en servicio, actualizada con periodicidad anual de acuerdo con el procedimiento de revisión de las tarifas de peaje.

La fijación inicial de la cuantía de la garantía de explotación y las actualizaciones posteriores de la misma se efectuarán por 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 55 a 65 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre de Contratos de las Administraciones Públicas, que regulan la constitución de garantías, la garantía constituida en valores, la garantía constituida mediante aval y la garantía constituida mediante contrato de seguro de caución.

Cláusula 21. 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, que establece que quedará prohibida en la «zona de afección» de la autopista toda clase de publicidad; 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, que prohíben realizar publicidad en cualquier lugar visible de la zona de dominio público en las carreteras estatales fuera de tramos urbanos.

Cláusula 22. Conservación y explotación.

1. 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 115, 116 y 170 del Real Decreto Legislativo 2/2000 de 16 de junio por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, modificada por la Ley 53/1999.

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.

2. 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.

Cláusula 23. Nivel de servicio.

El concesionario queda obligado a que en ningún punto de la autopista de peaje Madrid-Toledo se supere, con la intensidad correspondiente a la hora 100, el nivel de servicio D (medido tal y como especifica el Manual de Capacidad para este tipo de vías). Por consiguiente, antes de que, con la intensidad correspondiente a la hora 100, dicho nivel sea superado, el concesionario deberá llevar a cabo las ampliaciones de la autopista que resulten pertinentes.

Cláusula 24. Cláusula de progreso.

El concesionario deberá mantener y explotar la autopista objeto de concesión de conformidad con lo que, en cada momento, y según el progreso de la ciencia, disponga la normativa técnica, medioambiental y de seguridad de los usuarios que resulte de aplicación.

Esta cláusula de progreso será aplicable en todo lo relativo al mantenimiento y explotación de la carretera y concretamente a los siguientes aspectos: conservación (tanto ordinaria como extraordinaria), vialidad, atención de accidentes, medidas de seguridad, gestión del dominio público viario, cuidado medioambiental, sistema de cobro de peajes y, en general, cualquier actividad de gestión de la carretera o íntimamente ligada a la misma que esté sometida a cambios en cuanto a las exigencias de la tecnología o los medios empleados para llevarla a cabo.

El concesionario queda obligado a aplicar una determinada medida cuando sea aprobada por la normativa de carreteras o de autopistas correspondiente. En este caso, el concesionario no tendrá derecho a exigir indemnización alguna, por parte de la Administración, derivada de las cargas económicas inherentes a los trabajos para poner en práctica la citada medida, salvo que la misma suponga una modificación sustancial del equilibrio económico-financiero de la concesión.

Asimismo, dicha cláusula de progreso obligará al concesionario en caso de que, aún no habiéndose incluido en la normativa una medida en concreto, dicha medida esté siendo exigida de manera habitual a las nuevas

infraestructuras de características análogas a la que hace referencia este pliego. En este caso, la Administración tendrá potestad para exigir al concesionario la aplicación de dicha medida, debiendo esta última compensar al concesionario por los costes incurridos —que en ningún caso serán superiores a los realizados en trabajos similares— a fin de llevar dicha medida a la práctica.

Cláusula 25. Indicadores de gestión y calidad.

a) El concesionario podrá disfrutar de un (1) año más de concesión si cumple simultáneamente con los criterios de gestión del tráfico que a continuación se enuncian:

1. Que, al menos durante un 90% del periodo comprendido entre la puesta en servicio de la concesión hasta el año treinta y cinco (35) de la misma, el porcentaje de vehículos pesados que circulen por la autopista sea al menos el 35% de los que circulen por el corredor al que ésta da servicio. A estos efectos se entiende por corredor el formado por la propia autopista y las vías alternativas que a continuación se definen: carretera N-401 entre sus enlaces con la M-40 y la N-403.

2. Que al menos durante un 90% del periodo comprendido entre la puesta en servicio de la concesión hasta el año treinta y cinco (35) de la misma, el porcentaje de vehículos pesados que circulen por la autopista en horario nocturno sea al menos el 40% de los que circulen por la misma. A estos efectos se entiende por horario nocturno el comprendido entre las 22,00 y las 8,00 horas.

Los tráficos anteriormente definidos vendrán expresados en unidades de vehículos por kilómetro.

b) El concesionario podrá disfrutar de un (1) año más de concesión si cumple simultáneamente con los criterios de calidad que en adelante se enuncian:

1. Que, al menos en un 90% del periodo comprendido entre la puesta en servicio de la concesión hasta el año treinta y cinco (35) de la misma, los índices de accidentalidad (accidentes con víctimas cada 100 millones de vehículos × kilómetro) y de mortalidad (número de fallecidos cada 100 millones de vehículos × kilómetro) en la autopista sean inferiores al 90% del valor medio de dichos ratios (medidos el año anterior) en las autopistas dependientes del Ministerio de Fomento que tengan una intensidad de tráfico análoga. Por intensidad de tráfico análoga se entenderá aquella intensidad media diaria en el año $i-1$ comprendida entre $IMDa_i+5000$ e $IMDa_i-5000$, siendo $IMDa_i$ la intensidad media diaria en la autopista objeto de este pliego en el año i . La información válida para determinar los datos de accidentalidad, mortalidad e intensidades medias diarias a efectos de este indicador serán los publicados por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

2. Que el siguiente indicador anual de congestión en la vía sea inferior a 100 al menos en un 90% de los años del periodo definido en el punto 1.

$$I_i = \frac{\sum_{j=1}^{j=r} (\alpha \cdot n_i^{CD} + \beta \cdot n_i^{EF}) \cdot l_j}{2L}$$

donde:

I_i = Valor del indicador en el año i .

α = Ponderador del número de horas de nivel de servicio C y D (1 para este caso).

β = Ponderador del número de horas de nivel de servicio E y F (3 para este caso).

l_j = Longitud de tramo j en kilómetros.

$2L$ = Longitud total de la concesión (ambos sentidos) en kilómetros.

r = Número de tramos diferenciados en que se divide la concesión.

n_i^{CD} = Número de horas con nivel de servicio C y D en el año i de concesión.

n_i^{EF} = Número de horas con nivel de servicio E y F en el año i de concesión.

La tramitación de la concesión así como la manera de evaluar el nivel de servicio en cada tramo serán especificadas por el Ministerio de Fomento. La información sobre el número de horas con determinados niveles de servicio será facilitada por el concesionario al personal responsable de la concesión por parte del Ministerio de Fomento, el cual se reserva la facultad de llevar a cabo las medidas necesarias para super-

visar los datos facilitados por el concesionario, pudiendo multar a éste último si se demuestra fraude en la información suministrada.

3. El tiempo medio ponderado de espera en cola en los puestos de peaje debe ser inferior a 15 segundos al menos en un 80% de los años del periodo definido en el punto 1 de esta cláusula. Dicho tiempo medio ponderado será calculado tal y como muestra la siguiente expresión:

$$I_i = \delta \cdot t_i$$

donde:

I_i = Valor del indicador (tiempo de espera medio ponderado) en el año i .

δ = Porcentaje de vehículos al año que empleen un sistema de cobro de peaje no dinámico (mediante cobro directo o mediante tarjeta de crédito) frente al total de los vehículos que transiten por dicha autopista (suma de los vehículos que empleen peajes fijos más aquellos que empleen peajes dinámicos).

t_i = Tiempo medio de espera en cola para aquellos vehículos que empleen peaje no dinámico en el año i . La forma de medir este tiempo medio de espera en cola será especificada por el Ministerio de Fomento.

4. Que al menos en un 90 por ciento de los años que dure la concesión, se cumpla simultáneamente con los siguientes criterios relativos al estado del firme:

Que en la inspección anual llevada a cabo obligatoriamente por el concesionario a requerimiento del Inspector de Explotación, el CRT (Coeficiente de Rugosidad Transversal) del firme medido con el equipo SCRIM según las especificaciones españolas, sea igual o superior a 0,45 en el 100% de la longitud y mayor o igual a 0,50 en el 90% de la longitud.

Si la evolución técnica a lo largo del periodo de concesión introduce variaciones en los conceptos y/o umbrales de estos parámetros de auscultación de las características superficiales, los criterios a seguir en cada momento serán los que se obtengan del ajuste más preciso posible de la realidad física, que se ha especificado en el inicio de la concesión.

La evaluación anual que deberá realizar la Sociedad Concesionaria, de acuerdo con la inspección de explotación del Ministerio de Fomento, se ajustará en todo momento a los criterios que la Dirección General de Carreteras tenga establecidos en la Red de Carreteras del Estado para las vías de alta capacidad, en lo referente a la forma de medida y época climática en la que se debe de efectuar.

5. Que en la inspección anual llevada a cabo obligatoriamente por el concesionario a requerimiento del inspector de explotación, el IRI (Índice de Regularidad Internacional) del firme, medido del modo que establecen las especificaciones españolas, sea inferior a 2 m/km en un 90 por ciento de la longitud ensayada.

En la medida de este índice, serán asimismo de aplicación los dos últimos párrafos del punto anterior (punto 4).

A este año más de concesión, se le podrán añadir otros dos (2) más si además se comprueba que, al final de los años del periodo definido en el punto 1, estos cinco criterios cumplen simultáneamente las cinco condiciones siguientes:

1) Que en al menos un 90% de los años, los índices de accidentalidad y de mortalidad en la autopista, tal y como se define en esta misma cláusula, sean inferiores al 75% del valor medio de dichos ratios en las autopistas dependientes del Ministerio de Fomento que tengan una intensidad de tráfico análoga.

2) Que el indicador anual de congestión en la vía anteriormente definido, sea inferior a ochenta (80) al menos en un 90% de los años.

3) Que el tiempo medio ponderado de espera en cola en los puntos de peaje sea inferior a quince (15) segundos en al menos un 90% de los años.

4) Que en la inspección anual llevada a cabo por el concesionario a requerimiento del Inspector de Explotación, el IRI (Índice de Regularidad Internacional) del firme medido del modo que establecen las especificaciones españolas sea inferior a 2 m/km en un 95% de la longitud ensayada.

5) Que al menos en un 90% de los años el «índice de calidad de servicio evaluado por el usuario» sea superior a 80 puntos (siendo 0 el nivel mínimo y 100 el nivel máximo). Dicho índice será calculado por el Ministerio de Fomento a través de encuestas a los usuarios de la autopista y a los afectados por ella (habitantes en la cercanía, ganaderos, agricultores, etc.) que llevará a cabo anualmente, a fin de evaluar el esfuerzo del concesionario por satisfacer las necesidades de ambos. El índice valorará entre otros los siguientes aspectos:

Comodidad en la circulación.

Percepción de la seguridad, tranquilidad en la circulación, etc.

Servicios en la autopista (existencia y acondicionamiento de las áreas de descanso, existencia y acondicionamiento de las áreas de servicio, etc.).

Información en la autopista (tanto información dinámica del estado de la circulación, el clima, etc.; como información orientativa sobre itinerarios, etc.).

Consideraciones estéticas (limpieza de los márgenes de la carretera, aspecto visual del entorno de la carretera, Eficacia de los pasos de fauna, efecto barrera de la autopista, facilidad de paso para los viandantes, etc.

Las encuestas mencionadas con anterioridad serán definidas por el Ministerio de Fomento, pudiéndose modificar de año en año para adaptarse a las exigencias de los usuarios en cada momento.

c) Por tanto el concesionario podrá disfrutar hasta cuatro (4) años más de concesión hasta una duración total de cuarenta (40) años.

Cláusula 26. *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 prohibidos 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.

Cláusula 27. *Del Director de Explotación.*

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 Explotación de la autopista, previamente a la puesta en servicio del primer tramo de la autopista, quién estará en posesión del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

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 explotación, la sociedad concesionaria presentará al citado Ministerio, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, la relación del personal facultativo que, bajo la dependencia del correspondiente Director, haya de prestar servicios en la explotación de la autopista. 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 un nuevo Director de Explotación y, en su caso, de cualquier facultativo que de ellos dependa, cuando así lo justifique la marcha de los trabajos.

En cualquier caso será de aplicación lo especificado en la Cláusula 18 de este Pliego.

Cláusula 28. *Información sobre alteraciones en el régimen normal de circulación.*

La sociedad concesionaria estará obligada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

1. 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.

2. 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, etc.) 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.

3. 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.

TÍTULO VI

De la Financiación de la Autopista

Cláusula 29. *Plan Económico Financiero.*

La información a presentar por los licitadores debe ser lo más homogénea y transparente posible, para facilitar la comparación de las ofertas. Por tanto, los licitadores procederán a una rigurosa contabilización de las partidas a incluir en el Plan Económico-Financiero, en base a los principios contables establecidos. A estos efectos no se tendrá en cuenta la posible bonificación de plazo a que se refiere la Cláusula 9. De incumplirse lo anterior, las ofertas podrán ser excluidas.

Las cifras a presentar serán acompañadas de una explicación de las principales hipótesis manejadas. Si se hubieran realizado análisis de sensibilidad, los licitadores pueden indicar qué variables principales se tuvieron en cuenta y los resultados alcanzados.

Los documentos a presentar por los licitadores serán al menos cuatro: balances de situación, cuentas de pérdidas y ganancias, estado de flujos de caja y un cuarto dedicado al análisis de solvencia, rentabilidades y a la determinación de la responsabilidad patrimonial.

Como parte del análisis de solvencia, se mostrarán las cifras correspondientes a los ratios de capitalización y solvencia, cobertura anual del servicio de la deuda, cobertura del servicio de la deuda durante la vida del préstamo y de la responsabilidad patrimonial de la Administración.

Las rentabilidades a presentar serán las tasas internas de retorno para el proyecto (antes y después de impuestos) y para los accionistas. En las ofertas se indicarán los años del primer flujo de caja positivo.

El límite propuesto para la responsabilidad patrimonial de la Administración concedente de la concesión se calculará anualmente, señalándose claramente el montante y la fecha cuando la responsabilidad patrimonial de la administración alcanza su máximo valor.

Cláusula 30. *Recursos propios.*

1. El capital social se cifrará, como mínimo, en el porcentaje respecto de la inversión total en la construcción de las obras objeto de la concesión 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.

2. 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 presentar 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 del principal y los intereses devengados y no vencidos del préstamo participativo aportado por el Estado a la sociedad concesionaria en virtud de lo dispuesto en la Cláusula 33 del presente pliego.

b) Se considerarán como recursos desembolsados por los accionistas el capital social desembolsado, las reservas de libre disposición así como los préstamos subordinados y efectivamente desembolsados concedidos por los accionistas a la sociedad concesionaria. Dichos préstamos tendrán la consideración de subordinados respecto al total de recursos ajenos de la sociedad concesionaria, incluido el pasivo contraído con el Estado en razón del préstamo participativo que en su caso se haya concedido, 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.

3. No obstante, transcurridos tres años desde la puesta en servicio de la concesión, si alguno o ambos de los porcentajes a que se refieren los apartados 1 y 2 anteriores fueran, en virtud del Real Decreto de Adjudicación, superiores al mínimo del 10 por 100 podrán ser reducidos hasta el mencionado porcentaje mínimo, cuando exista tesorería suficiente y previa aprobación por la Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

4. 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 las establecidas por el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas y los porcentajes mínimos a que se refieren los apartados 1 y 2 anteriores que, de acuerdo con el plan económico-financiero presentado, determine el Real Decreto de Adjudicación. No serán, por tanto, de aplicación en este pliego de cláusulas 54 y 55 del pliego de cláusulas generales.

5. 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.

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

Cláusula 31. *Recursos ajenos.*

1. 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.

2. En el plan económico-financiero figurará de forma concreta el vencimiento último previsto de los recursos ajenos, que no podrá ser posterior al término de la 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.

3. Los licitadores aplicarán correctamente la normativa vigente para la activación, devengo e imputación de gastos financieros.

4. 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.

5. La contratación de cualquier operación financiera de captación de recursos ajenos distinta de la contenida en el plan económico-financiero inicialmente presentado por parte del concesionario deberá ser comunicada previamente, y por escrito, 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.

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

Cláusula 32. *Compromisos adquiridos para la captación de recursos ajenos.*

El grado de compromiso adquirido por los licitadores con las entidades financieras ha de reflejarse en un documento en donde las mismas expresen:

- a) Tener un conocimiento claro de la documentación entregada sobre el proyecto en cuestión
- b) Su disposición a financiar dicho proyecto, si la oferta apoyada es seleccionada
- c) El momento en que se encuentra la negociación y el plazo en que podría darse por concluida la misma, a partir de la fecha de adjudicación del concurso
- d) Los términos y condiciones indicativos de los eventuales bonos a emitir o de los préstamos en negociación.

Las entidades financieras indicarán los ratios de cobertura del servicio de la deuda esperados y las condiciones financieras a cumplir por el licitador, si éste ganara el concurso de concesión.

Cláusula 33. *Principales fuentes de recursos ajenos.*

En los términos y condiciones indicativos de las entidades crediticias se señalará, entre otros:

- a) La naturaleza del servicio a prestar (asesoramiento, agente, partícipe en un préstamo sindicado, asegurador, etc.)
- b) Las principales características de la emisión de bonos.
- c) El tipo de préstamo(s) y créditos a conceder (directo, indirecto, senior, subordinado, participativo, IVA, etc.).

Para las principales operaciones financieras a contratar será preciso mencionar sus características más relevantes, tales como:

- a) importe.
- b) divisa.
- c) plazo.
- d) periodo de gracia.
- e) amortización.
- f) tipo de interés y base a utilizar (Euribor, etc.).
- g) margen.
- h) comisiones (asesoramiento, agencia, apertura, disponibilidad, ...).
- i) otros gastos a considerar.
- j) atribuciones de cuentas del proyecto previstas (c/c, cuentas de reserva del servicio de la deuda, de reserva para reinversiones, de seguros, de IVA, de ingresos y pagos relativos al proyecto, etc.).
- k) cualquiera otra información relevante.

Con el objetivo de fortalecer el equilibrio económico-financiero de la concesión, el licitador podrá solicitar al Estado un préstamo participativo cuya remuneración se ligue a la evolución de los tráficos futuros de la autopista en concesión.

El importe nominal total de dicho préstamo del Estado se fijará en el Real Decreto de adjudicación conforme a la propuesta presentada por el licitador, que en ningún caso superará la cantidad de 55 (cincuenta y cinco) millones de euros.

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.

Los fondos correspondientes a este préstamo se pondrán a disposición de la sociedad concesionaria conforme al siguiente calendario:

1. La primera parte:
 - a) Representará un 25 por 100 del importe total del préstamo participativo del Estado.
 - b) 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 al objeto de incluir en su objeto social la concesión que se contempla en este concurso.
 - c) 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.
 - d) En ningún caso el porcentaje del préstamo participativo desembolsado será superior al porcentaje de capital social efectivamente desembolsado.

2. La segunda parte, que necesariamente se desembolsará con posterioridad a la primera:

- a) Incluirá el monto restante del préstamo participativo del Estado.
- b) Se pondrá a disposición de la sociedad concesionaria en un plazo de tres meses desde la fecha de inicio de las obras.

c) 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.

d) En ningún caso el porcentaje del préstamo participativo desembolsado será superior al porcentaje de capital social efectivamente desembolsado.

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 30 del presente pliego.

El vencimiento del préstamo participativo concedido por el Estado se producirá en el mes de enero del último año del período concesional, fecha en que su principal deberá quedar íntegramente reembolsado a la Administración, sin admitirse la posibilidad de amortizaciones anticipadas del préstamo.

Como remuneración del préstamo participativo el Estado percibirá desde la fecha de desembolso del mismo por parte de la Administración, la mayor de las siguientes cantidades:

(i) El 1,75 por cien del principal del préstamo participativo del Estado solicitado.

(ii) El 35 por cien de los ingresos por peaje correspondientes al tráfico de la autopista de peaje Madrid-Toledo que superen los que se derivarían del escenario de tráfico descrito a continuación:

Intensidad Media Diaria (IMD) equivalente año 2007: 13.400 vehículos día.

Crecimientos anuales:

2008 a 2012: 5,0 por cien.

2013 a 2017: 3,5 por cien.

2018 a 2021: 3,0 por cien.

2022 en adelante: 2,5 por cien.

A esta cantidad se añadirá el 15% de los ingresos por peaje de los tráfico de la autopista Madrid-Toledo, que superen los que se derivarían del tráfico descrito a continuación:

Intensidad Media Diaria (IMD) equivalente año 2007: 16.700 vehículos/día.

Crecimientos anuales:

2008 a 2012: 5,0 por cien.

2013 a 2017: 3,5 por cien.

2018 a 2021: 3,0 por cien.

2022 en adelante: 2,5 por cien.

Dichos gastos financieros se devengarán anualmente y se imputarán a la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a los criterios establecidos en la Orden de 10 de diciembre de 1998, que aprueba las normas de adaptación sectorial del Plan General de Contabilidad a sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje, para los gastos financieros derivados de la deuda de construcción.

Los gastos financieros por remuneración del préstamo participativo devengados desde el inicio de la concesión hasta el año de la puesta en servicio de la autopista se abonarán al Estado en el primer trimestre del año siguiente al de su puesta en servicio. Dichos intereses devengados y no vencidos figurarán, durante este período, en el pasivo a largo plazo del balance como un mayor importe del préstamo participativo del Estado, que dará lugar al correspondiente devengo de intereses del 1,75 por cien de su importe.

Los gastos financieros por remuneración del préstamo participativo a partir del año siguiente al de la puesta en servicio, se devengarán anualmente y se abonarán al Estado en el primer trimestre del año siguiente a su devengo.

Cláusula 34. Constitución de garantías a favor de los acreedores financieros.

Las entidades de crédito describirán las garantías en negociación que pudieran llegar a constituirse, tanto las personales como las reales, entre otras:

- Fianzas y avales.
- Fondos de reserva del servicio de la deuda.
- Ratios financieros y de cobertura en negociación y su definición.
- Instrumentos de cobertura de liquidez.

- Pignoración de acciones.
- Prendas sobre saldos en c/c del proyecto.
- Promesas de hipoteca sobre la concesión.
- Derechos de crédito u otros derechos.
- Contratos de seguro.
- Otras.

Cláusula 35. Política de distribución de dividendos.

En cuanto a la política de distribución de dividendos, se darán las explicaciones oportunas sobre: cómo se plantea la distribución de beneficios, límites previstos para la distribución de dividendos, primer año en que se espera distribuir dividendos y la relación de supuestos en que éstos se pueden distribuir.

Cláusula 36. De la reinversión.

En el Plan Económico-Financiero se reflejarán claramente las reinversiones previstas durante el período de concesión. Los licitadores mostrarán además los fondos de reserva previstos para reparaciones.

Cláusula 37. De la reversión.

El fondo de reversión se establecerá teniendo en cuenta lo establecido en la Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje.

La estimación y dotación anual del fondo de reversión deberá contabilizarse de forma correcta, uniforme, sistemática y proporcional a los ingresos previstos, con el objeto de alcanzar al final de la concesión el valor neto contable de los valores revertibles, más el importe de los gastos que se estima se van a realizar para entregar estos activos en las condiciones de uso a establecer en el contrato. La composición, cuantificación y dotación de los activos reversibles deberán mostrarse adecuadamente.

Las dotaciones para reposición de activos reversibles al término de la concesión, para provisión de mantenimiento, por gastos o riesgos, etc. deberán presentarse adecuadamente y de forma clara.

TÍTULO VII

Requisitos para concursar

Cláusula 38. Requisitos que han de reunir los concursantes.

Podrán presentar proposiciones al concurso las personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, que reúnan los requisitos para ser adjudicatarios del concurso 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.

Dichos requisitos se acreditarán en la forma establecida en la Cláusula 39 de este pliego de cláusulas administrativas particulares.

Podrán concursar varios promotores en conjunto sin que sea necesaria la formalización de su agrupación en escritura pública. Estos conjuntos de promotores responderán solidariamente ante la Administración y deberán nombrar ante la misma un representante o apoderado único.

TÍTULO VIII

De los extremos que han de comprender las proposiciones

Cláusula 39. Documentación complementaria que ha de acompañar a la proposición.

Los licitadores deberán acompañar a su oferta la documentación complementaria que se indica a continuación, no siendo de aplicación en este caso las indicaciones que, acerca de la documentación complementaria establece la cláusula 9 del pliego de cláusulas generales.

1. Documentación acreditativa de la personalidad jurídica del promotor y la representación, en su caso, del firmante de la oferta, consistentes en:

a) Fotocopia legitimada ante Notario del documento nacional de identidad del licitador cuando se trate de personas físicas o empresarios individuales o escritura de constitución de la sociedad mercantil, cuando el licitador fuese una persona jurídica.

b) Poder bastante al efecto. Si el licitador fuera persona jurídica el poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un

poder para acto concreto no es necesaria la inscripción en el Registro Mercantil, de acuerdo con el artículo 94.5 del Reglamento del Registro Mercantil.

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

2. Documentación acreditativa de la capacidad de obrar:

La capacidad de obrar se acreditará conforme a lo establecido en el artículo 15 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, Real Decreto Legislativo 2/2000 de 16 de junio.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, cada uno de ellos deberá acreditar su capacidad de obrar, de acuerdo a lo anteriormente establecido.

3. Documentación que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, justifique el cumplimiento de los requisitos de solvencia económica y financiera.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, cada uno de ellos deberá acreditar su solvencia económica y financiera mediante la aportación de los documentos mencionados.

4. Documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica o profesional:

a) El licitador deberá aportar los documentos que de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, justifiquen el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica o profesional.

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente cada uno de ellos 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 de este pliego, deberá presentar los documentos que de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, justifiquen el cumplimiento de los requisitos de solvencia técnica para los contratos de obra o, en su caso, la correspondiente clasificación (grupo G, subgrupo 1, categoría f).

En caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente deberán acreditar su solvencia técnica, 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 presente pliego.

5. Declaración responsable de no estar incurso en prohibición de contratar, conforme al artículo 20 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas [letras desde la a) a la 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 13 a 16 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre de Contratos de las Administraciones Públicas.

6. Otra documentación complementaria:

a) En su caso, relación exhaustiva de las empresas vinculadas definidas en el artículo 134 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

b) Declaración de un domicilio postal y un número de fax habilitado para recibir toda clase de comunicaciones relacionadas con el presente concurso.

c) Resguardo acreditativo de la garantía provisional según lo establecido en la Cláusula 44 del Título IX del presente pliego.

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 licitador.

Cláusula 40. *Proposición.*

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 normativa posterior o el presente pliego.

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. El número de socios participantes, la composición del accionariado y el papel a jugar por cada entidad, así como la experiencia aportada y el apoyo a dar a la concesionaria a constituir, a fin de estimar si ésta va a ser capaz de cumplir con los fines del proyecto propuesto a lo largo de la concesión.

3. La composición de los grupos licitadores y de las entidades financieras participantes en la financiación del proyecto a adjudicar, que permita determinar si el concesionario será estable y solvente a lo largo de la vida de la concesión.

4. Los licitadores describirán la asociación y aportación de experiencias, recursos e ideas por empresas de ingeniería, consultoría, construcción y financiación, en torno al grupo promotor de la sociedad concesionaria a constituir y la contribución de éstas a la calidad final, técnica y financiera, de las propuestas.

5. La coherencia de la oferta, en función del grado de negociación y compromiso alcanzado entre los promotores de la misma. Por un lado, es preciso reflejar el compromiso alcanzado, sobre al mantenimiento de una capitalización prudente, entre los promotores de la oferta. Por otro, se ha de señalar el nivel de apoyo a dar por las entidades financieras a la posible concesionaria, así como detallar cuál ha sido la participación de las mismas en la elaboración del Plan Económico-Financiero del negocio concesional.

6. La letra b) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales (que hace referencia a los elementos que deben comprender las proposiciones para demostrar su sujeción a las disposiciones que menciona la cláusula 1 del pliego de cláusulas generales) se entenderá referida a la Cláusula 3 del Título II de este pliego.

7. La referencia que la letra c) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales (relativa al Proyecto de Estatutos de la futura Sociedad Concesionaria) realiza a la sección 2 del capítulo III de dicho pliego habrá de entenderse con las modificaciones que a dicha sección se introducen en la Cláusula 4 del Título II de este pliego.

8. Las modificaciones o adiciones a que hace referencia la letra d) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales podrán referirse a los documentos mencionados en la Cláusula 13 de este pliego.

9. 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 la totalidad de las mismas.

Dicho plan vendrá acompañado del correspondiente diagrama de relaciones y precedencias, justificativo 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 citado plan deberá asimismo expresar los siguientes extremos referidos a cada tramo:

a) Plazos previstos para la presentación de proyectos de trazado y construcción que, en ningún caso serán superiores a los establecidos en la Cláusula 51.

b) Plazo previsto para el cierre de la financiación, que en ningún caso será superior al establecido en la Cláusula 53.

c) Plazo previsto para la iniciación de las obras, que en ningún caso será inferior al establecido en la Cláusula 52.

d) Plazo previsto para la apertura al tráfico, de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 54.

No resulta de aplicación lo indicado a este respecto en la cláusula 64 (relativa a la presentación y aprobación de proyectos) del pliego de cláusulas generales.

10. El volumen de inversión total previsto a que se refiere la letra f) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales incluirá el

volumen de inversión total previsto para la construcción de las obras reseñadas en este Pliego.

11. El sistema de peaje a que se refiere la letra n) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se ajustará básicamente a lo descrito en el anteproyecto, sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 14.

12. A los efectos de la letra p) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales, la duración de la concesión objeto de este concurso tendrá un plazo máximo de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 9 de este pliego.

13. Las letras q) (referida a las cifras propuestas por el concursante para la ejecución de las obras) y r) (referida a las cantidades previstas para el abono de las expropiaciones) 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 la Cláusula 11 de este pliego.

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 la Cláusula 11 de este pliego. Esta cantidad se ofertará como mínimo como responsabilidad patrimonial de la Administración, en este apartado.

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 la Cláusula 11 de este pliego.

d) Para cada uno de los conceptos previstos en las letras a), b) y c) anteriores, se desglosará las cantidades previstas para los tramos que corresponden a los documentos relacionados en la Cláusula 13 de este pliego.

14. El plan económico-financiero previsto en el apartado t) de la citada 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 compatible con Microsoft Excel para Windows 2000. En caso de discrepancia entre los datos contenidos en ambos formatos, prevalecerá la versión impresa. El plan económico-financiero incluirá:

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

ii) Balances de situación previstos al cierre de cada ejercicio durante el período concesional.

iii) Estados de flujos de caja que reflejarán los flujos de caja del proyecto, los flujos de caja financieros y los flujos de caja del capital, a fin de verificar la coherencia entre las disponibilidades de liquidez y la aplicación de estos medios financieros.

iv) Ratio anual de cobertura del servicio de la deuda.

b) En su elaboración se atenderá a las siguientes normas:

i) Todas las magnitudes monetarias se expresarán en euros (€) de cada año. Se aplicará una tasa de inflación constante del 2 por 100 durante el período concesional.

ii) Las previsiones de balance de situación y cuenta de pérdidas y ganancias durante el período concesional deberán ajustarse a los modelos contables recogidos en la Orden de 10 de diciembre de 1998 que aprueba las normas de adaptación sectorial del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje. Los estados financieros mencionados en los apartados i), ii), iii) y iv) de la letra a) anterior, se realizarán teniendo en consideración la normativa fiscal que sea de aplicación.

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

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.

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, reversible o no, durante el período concesional.

iv) Se considerarán como flujos de caja financieros, los flujos de caja recibidos del Estado en concepto de préstamo participativo, menos los pagos a realizar al Estado en cada período por razón de dichos pasivos, incluyendo su amortización 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 amortizaciones de capital, en su caso.

vi) Los flujos de caja dedicados al pago de impuestos se calcularán como las cantidades —con signo negativo— que la sociedad concesionaria pague al Estado en el ejercicio correspondiente en concepto de impuestos más la cantidad que, en su caso sea reintegrada por el Estado en el ejercicio correspondiente, por devoluciones de impuestos derivadas de ejercicios anteriores.

vii) Los flujos de caja de los promotores se calcularán como los flujos de caja del proyecto, tal y como se definieron con anterioridad, más los flujos de caja financieros más los flujos de caja dedicados al pago de impuestos.

15. Se acompañará, asimismo, una Memoria explicativa de los valores adoptados para las variables fundamentales que intervienen en el plan económico-financiero y las hipótesis realizadas para su evolución a lo largo del período concesional ofertado. Dicha Memoria incluirá:

a) Estudios de tráfico y de la estrategia de tarifas adoptada:

i) Análisis del tráfico previsto en el corredor y la autopista, a través del cálculo de generación y asignación del mismo.

ii) Los grupos tarifarios a los que habrán de venir referidas las tarifas y peajes que figuren en las ofertas de los licitadores de acuerdo con la letra o) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales 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 expresadas en € de 31 de diciembre de 2003 para cada uno de los grupos tarifarios antes descritos y para cada una de las clases en que éstos aparecen subdivididos y se actualizarán conforme al sistema de revisión de tarifas desde el 31 de diciembre de 2003 hasta la fecha de puesta en servicio.

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.

La media ponderada, sin incluir bonificaciones, deberá ser, en euros de 31 de diciembre de 2003, antes de IVA, para cada grupo tarifario:

Grupo tarifario	Tarifa media ponderada en €/km
Ligeros	0,066
Pesados 1	0,093
Pesados 2	0,112

Se define como tarifa media ponderada la dada por la siguiente expresión:

$$T_{mp}^k = \frac{\sum_{i=1}^s n_i^k \cdot t_i^k}{8.760}$$

T_{mp}^k = Tarifa media ponderada del Grupo Tarifario k.

n_i^k = Número de horas al año en que se aplica la tarifa t_i^k al grupo tarifario k.

t_i^k = Tarifa número i (de las s tarifas propuestas) para el grupo tarifario k.

En ningún caso, la tarifa aplicada en cualquiera de los supuestos que se contemplan podrá ser, en € de 31 de diciembre de 2003, superior a los siguientes valores, antes de IVA, para cada grupo tarifario:

Grupo tarifario	Tarifa media ponderada en €/km
Ligeros	0,079
Pesados 1	0,112
Pesados 2	0,134

b) Explicación y detalle de los gastos operativos previstos y de su evolución durante el período concesional y de las políticas tendentes a conseguir el control y optimización de los mismos.

c) Explicación de la política de amortizaciones y dotación del fondo de reversión adoptada y plan de amortizaciones descompuesto, en su caso, por tramos susceptibles de explotación independiente al que se refiere la letra k) de la mencionada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales que se atendrá a lo dispuesto en la Cláusula 5 de este pliego.

d) Detalle de las fuentes de financiación que se utilizarán para financiar el proyecto:

i) Respecto a los recursos propios se estará a lo dispuesto en este pliego y se incluirá:

De conformidad con la letra g) de la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se señalará el capital social previsto para la sociedad concesionaria, con expresión de cantidad y porcentaje que representa sobre la inversión total prevista por cada accionista. Asimismo, se hará mención expresa, en su caso, de la parte de capital social a suscribir por personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas fuera de España.

Calendario previsto para los desembolsos del capital social.

Política de distribución de resultados.

ii) Respecto a las fuentes de financiación ajena se estará a lo dispuesto en este pliego. Las letras h), l) y m) de la citada cláusula 8 del pliego de cláusulas generales se entenderán referidas a:

Los instrumentos que se pretenden utilizar.

Su procedencia nacional o extranjera con expresión de la divisa en que vayan a estar denominadas y, en su caso, los instrumentos de cobertura de riesgo de cambio que se pretenden utilizar.

Su coste estimado y, en su caso, los instrumentos de cobertura de riesgo de intereses que se pretendan utilizar y el coste resultante.

Los procedimientos y las garantías de cualquier naturaleza que se hayan ofertado o se pretendan ofertar para conseguir dichos fondos.

Préstamo subordinado que, en su caso, los accionistas tengan previsto conceder a la sociedad concesionaria y términos del mismo. El importe total de dicho préstamo y el saldo medio del mismo durante los diez pri-

meros años de concesión conforme al plan económico-financiero presentado estará garantizado mediante la presentación ante la Administración concedente de un aval bancario a primer requerimiento de la Caja General de Depósitos por su volumen total. Dicho aval se liberará en el momento de la aportación del total del importe del préstamo subordinado a la sociedad concesionaria por parte de los accionistas y nunca antes de cumplirse el año diez de la concesión.

iii) Préstamo en que participa el Estado, conforme a lo establecido en la Cláusula 33.

e) Análisis de solvencia de la futura sociedad concesionaria que incluirá:

i) Porcentaje mínimo que representarán los recursos desembolsados por los accionistas sobre el total de recursos movilizados, que habrá de ser igual o superior al mínimo que a este respecto se establece en este pliego.

ii) 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 período.

f) Análisis de rentabilidad de la concesión, que incluirá una estimación de la tasa de retorno interna del proyecto, así como de la tasa interna de retorno de los recursos propios invertidos en la concesión. Dichos parámetros se calcularán de la siguiente manera:

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

ii) La tasa de retorno interna del accionista se calculará como la tasa de descuento que, aplicada a los flujos de caja del accionista, resulte en un valor actual neto de los recursos propios invertidos en la concesión igual a cero. Para el cálculo de los flujos de caja de los accionistas se utilizarán los dividendos repartidos con cargo a beneficios o reservas y amortizaciones de capital, en su caso, menos las aportaciones de capital.

g) Análisis de la responsabilidad patrimonial y descripción de su evolución prevista a lo largo de la vida de la concesión.

16. Los licitadores manifestarán expresamente en sus ofertas las medidas que se propongan adoptar en relación con los efectos derivados de la concesión sobre la red global de tráfico, 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. Los licitadores, en sus ofertas técnicas justificarán el cumplimiento de las prescripciones incluidas tanto en las declaraciones de impacto ambiental como en las aprobaciones y los documentos de cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres.

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

18. Los licitadores expondrán a la Administración las medidas que propondrían adoptar, dentro de los límites establecidos en la Cláusula 14, para una adecuada gestión del tráfico interurbano del área afectada por la construcción de las vías objeto de concesión, significando de entre ellas las que el licitador se comprometa a llevar a cabo a su cargo. La creatividad y viabilidad de dichas consideraciones será valorada en la adjudicación del concurso de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 10.

En particular se prestará especial atención a las políticas empresariales y planes de implantación previstos que aseguren un uso masivo de los sistemas de peaje dinámico por instalar de acuerdo con el apartado 1 de la Cláusula 17 de este pliego.

19. Los licitadores propondrán las medidas de gestión medioambiental del proyecto que se comprometan a adoptar adicionalmente a las prescripciones medioambientales incluidas en la documentación de contratación de este concurso. Se detallarán las propuestas para mejorar la adecuación ambiental de la traza.

20. Se estudiará la adecuación necesaria de las infraestructuras viarias y servicios existentes o en construcción, para compatibilizarlas con la autopista objeto de la concesión.

Cláusula 41. *Variables de la licitación que obligan una vez finalizada la construcción de la autopista.*

1. La revisión y modificación del plan económico-financiero prevista en el párrafo primero de la cláusula 47 del pliego de cláusulas generales no implicará nunca la revisión del régimen económico-financiero básico de la concesión que comprende:

- a) Las tarifas y peajes aplicables a que se refiere la letra a) del apartado 15 de la cláusula 40.
- b) La ratio de capitalización a que se refiere el apartado i) de la letra 15.d) de la cláusula 40.
- c) La ratio de solvencia a que se refiere el apartado i) de la letra 15.e) de la cláusula 40.
- d) La duración de la concesión.
- e) Los límites de la responsabilidad de la Administración a que se refiere el apartado 13 de la cláusula 40.

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.

Cláusula 42. *Resumen de la oferta.*

Los licitadores incluirán necesariamente en su proposición un resumen de la oferta que deberá ajustarse al modelo planteado en el Anexo 1 de este pliego. Este resumen podrá ser difundido libremente, presentándose, además de en soporte de papel, en otro que permita su proyección durante el acto de apertura de proposiciones. En caso de discrepancia entre los datos presentados en el resumen de la oferta y los datos presentados en la documentación, prevalecerá siempre los datos del resumen de la oferta.

Cláusula 43. *Contrato de concesión.*

El contrato de concesión que se firme con el adjudicatario tomará como referencia los términos establecidos en este pliego, así como en el Real Decreto de Adjudicación que adoptará las variables presentadas por el adjudicatario en su oferta.

TÍTULO IX

Proceso del concurso

Cláusula 44. *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 35 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y por un importe de 6.321.038 Euros (€) en alguna de las formas previstas en dicho precepto.

En el caso de concurrir a la licitación varios promotores conjuntamente, la garantía provisional podrá constituirse por uno o varios de los participantes, siempre que, en su conjunto, se alcance la cuantía requerida y ampare conjunta y solidariamente a todos ellos.

Cláusula 45. *Forma y lugar de 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, 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 noventa (90) días naturales, contados a partir del día siguiente al 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 convocado por el Ministerio de Fomento para la adjudicación de la concesión administrativa para

la construcción, financiación, conservación y explotación de la autopista de peaje Madrid Toledo.

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 Cláusula 40, y en cuyo anverso deberá figurar el siguiente título: «Proposición».

En otro sobre se reunirá la documentación reseñada en la Cláusula 39 del presente pliego, 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.

Cláusula 46. *Consulta de la documentación presentada por los licitadores.*

Los consorcios licitadores que lo deseen, dispondrán de un período de tiempo, no superior a cuatro horas, para revisar la documentación presentada por los concursantes.

El Ministerio de Fomento hará pública una lista en la que se establecerá fecha y hora para cada uno de los consorcios licitadores, siguiendo el orden de presentación de sus correspondientes ofertas. Esa misma lista vendrá acompañada del lugar en el que se podrá examinar la citada documentación.

El número máximo de personas que podrán examinar la documentación por cada uno de los consorcios licitadores será de una. Estará prohibido extraer documentación de la sala en que se examinen las proposiciones, así como hacer cualquier tipo de reproducción de la misma a través de medios mecánicos (fotocopias, fotografías, etc.). La no sujeción a alguno de los anteriores requerimientos podrá suponer la expulsión del concurso del correspondiente consorcio licitador.

Cláusula 47. *Acto de apertura de las proposiciones.*

A los efectos del concurso a que se refiere este pliego, se constituirá una Mesa de Contratación integrada por los siguientes miembros, no teniendo su asistencia carácter delegable:

Secretario de Estado de Infraestructuras, que actuará como Presidente.
Secretario General Técnico del Ministerio de Fomento.
Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento
Director General de Programación Económica del Ministerio de Fomento.

Director General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.
Director General de Políticas Sectoriales del Ministerio de Economía.
Un Abogado del Estado adscrito al Ministerio de Fomento.

Un Interventor de la Intervención Delegada en el 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.

La Mesa de Contratación procederá a calificar la documentación complementaria. Si la Mesa de Contratación observara defectos materiales subsanables 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 acto público, que tendrá lugar en la sala de proyecciones, planta 1.ª del edificio norte del Ministerio de Fomento, paseo de la Castellana, 67, Madrid, la Mesa de Contratación, a las doce horas del sexto 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, señalará cuáles de las ofertas han sido admitidas a concurso tras el análisis de la documentación complementaria.

A continuación, 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, al que se refiere la Cláusula 42 de este pliego.

Las ofertas rechazadas podrán ser recogidas por los licitadores contra entrega del recibo que en su día se les expidió.

Cláusula 48. *Valoración de ofertas.*

Las proposiciones definitivamente admitidas serán estudiadas por la Mesa de Contratación que en un plazo de dos meses, prorrogables otros dos meses, a partir 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 según se determina en el Título X del presente pliego.

Cláusula 49. Adjudicación del concurso.

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 93 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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.

TÍTULO X

Criterios de adjudicación del concurso

Cláusula 50. Criterios de Adjudicación del concurso.

Para la determinación de la oferta más ventajosa, la Mesa de Contratación valorará las propuestas para cada uno de los siguientes criterios:

Criterios	Valoración máxima
I. Calidad técnica	400
II. Viabilidad de la propuesta y solvencia técnica y financiera de la sociedad concesionaria	250
III. Eficiencia del diseño concesional	150

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

Criterio I.—Calidad Técnica. Se desglosará este criterio en dos partes:

Subcriterio I.i.—Las características técnicas, funcionales y estéticas se puntuarán hasta 250 puntos.

Subcriterio I.ii.—Composición de la estructura tarifaria (este criterio no tiene en cuenta el nivel medio ni el máximo de las tarifas, sino los posibles beneficios sociales de la estructura tarifaria, como es el caso por ejemplo de: emplear el peaje como elemento de gestión de la demanda, establecer abonos a usuarios frecuentes, establecer bonificaciones a residentes o a familias con menos recursos económicos, etc.), calidad de los servicios y medidas de gestión medio ambiental propuestas, con carácter adicional a las prescripciones incluidas en la documentación de contratación de este concurso, se puntuarán con un máximo de 150 puntos.

Criterio II.—Viabilidad de la propuesta y solvencia técnica y financiera de la sociedad concesionaria. Se desglosará este criterio en dos partes:

Subcriterio II.i.—Se asignarán hasta 150 puntos por el tratamiento ofrecido en los siguientes aspectos:

Fiabilidad de las estimaciones de tráfico.

Corrección e integridad del plan económico-financiero.

Subcriterio II.ii.—Se asignarán hasta 100 puntos a la composición accionarial de la sociedad, a la estructura de la financiación, así como a la importancia y aseguramiento de los desembolsos de los accionistas y resto de los financiadores para garantizar la solvencia de la sociedad concesionaria.

Criterio III.—Eficiencia del diseño concesional. Se asignarán 150 puntos a la oferta que proponga la menor aportación de fondos públicos, del modo que establece el presente pliego, para el período concesional fijado y los peajes que figuran en el mismo.

Al resto de las ofertas se les aplicará una puntuación en la proporción lineal resultante de asignar cero (0) puntos al importe nominal máximo fijado para este préstamo en la cláusula 33.

La estricta sujeción a las estipulaciones de los pliegos y los documentos que éstos recogen supondrá, para el criterio I, la obtención de la mitad de la puntuación máxima considerada en cada subcriterio. Si cualquier proposición no alcanzara para el criterio I o II el cincuenta por ciento (50%) de la puntuación posible, su calificación total se dividiría por tres.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 89.2 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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.

TÍTULO XI

Plazos tras la adjudicación del concurso

Cláusula 51. Plazo para la presentación de los proyectos de trazado y construcción.

El plazo máximo para la presentación de los proyectos de trazado y construcción será de dos y cuatro meses respectivamente, desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado del Real Decreto de Adjudicación.

Estos proyectos deberán basarse en los estudios y proyectos facilitados por la Administración, enumerados en la Cláusula 13. Los licitadores podrán ajustar el diseño de los proyectos por ellos presentados a efectos de su optimización, con las limitaciones establecidas en la Cláusula 14 y sin que suponga una disminución en la calidad del servicio de los documentos enumerados en la Cláusula 13. En cualquier caso se actuará conforme con lo previsto en la cláusula 8.d) del pliego de cláusulas generales para construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

No resulta de aplicación en este pliego, a efectos de los plazos para la presentación de los proyectos de trazado y construcción, lo dictado en la cláusula 64 del pliego de cláusulas generales.

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.

Cláusula 52. Plazo para la iniciación de las obras.

El plazo de iniciación de las obras en ningún caso será superior a dos meses desde la fecha de aprobación del proyecto de construcción, que deberá presentarse de acuerdo con la Cláusula 51.

Cláusula 53. Plazo para el cierre de la financiación.

El plazo máximo para el cierre de la financiación definitiva de la autopista será de seis meses antes del plazo de apertura al tráfico establecido en la Cláusula 54. Dicha financiación debe corresponder en términos generales a la que se presentó en la oferta.

En cualquier caso, el concesionario deberá garantizar y justificar suficientemente en su oferta que en el período desde que se firma el contrato de concesión hasta que se completen las inversiones previstas, la concesión cuente con los recursos necesarios, bien a través de un crédito puente o bien a través de la aportación de recursos propios adicionales por parte del concesionario, para construir y explotar la obra del modo previsto.

El incumplimiento de este precepto llevará a que la Administración ejecute la garantía definitiva de construcción establecida en la Cláusula 15 del presente pliego.

Cláusula 54. Plazo para la apertura al tráfico.

La totalidad de las obras habrán de entrar en servicio antes del 31 de diciembre de 2006.

Será requisito imprescindible para la puesta en servicio de las calzadas objeto de peaje de la autopista Madrid-Toledo la previa apertura al tráfico del resto de tramos incluidos en el concurso.

Madrid, 1 de agosto de 2003.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO QUE SE CITA

Nombre de la Empresa Licitadora:	
Proyecto:	
Variante	
Solución Base:	

Tarifas antes de impuestos en € de 31 de diciembre de 2003							
	Estrategia ¹	Meses	Días semana	Horario	Ligeros	Pesados 1	Pesados 2
Valle	1						
	2						
	3						
Llano	1						
	2						
	3						
Punta	1						
	2						
	3						
Tarifa ponderada							
¹ Añádanse todas las estrategias que resulten necesarias							

Inversiones sin IVA (miles de € corrientes)						
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Total	% de A
Estudios y proyectos (B)						
Expropiación de obras (C)						
Obras previstas en el pliego (D)						
Obras adicionales (E)						
Intereses intercalares (F)						
Otras inversiones (G)						
Inversión Total (A=B+C+D+E+F+G)						100%

Desembolso del capital social						
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Otros Años	Total
Miles de € corrientes						
Porcentaje						100%
Capital Social / Inversión Total						

Participación en el Capital Social					
Entidad	Características de la entidad aportante		Aportaciones a la sociedad concesionaria		
	Recursos propios ¹ Miles de €	% ³	Capital Social ² Miles de €		% ⁴
					100%

¹ Recursos propios de la entidad que aporta parte del capital en el último ejercicio contable

² Capital social que desembolsa la entidad correspondiente en la sociedad concesionaria

³ Porcentaje de recursos propios sobre el patrimonio neto

⁴ Porcentaje que aporta cada entidad sobre el total de capital social a aportar

Breve descripción de la política de descuentos en tarifas a llevar a cabo

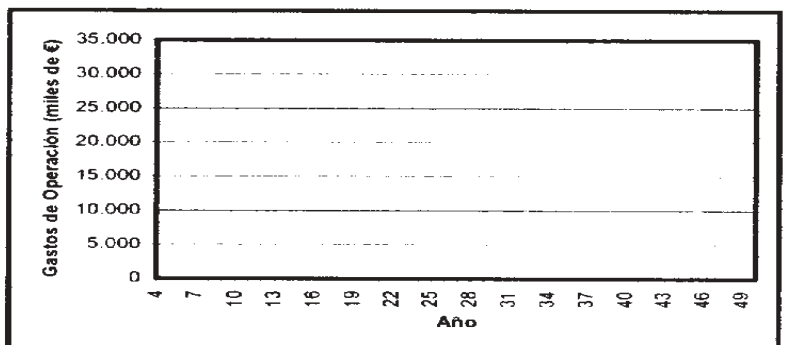
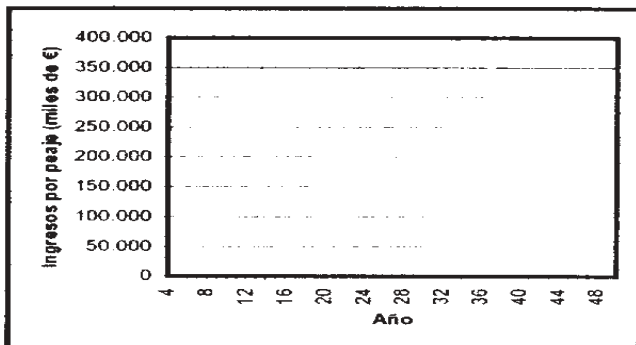
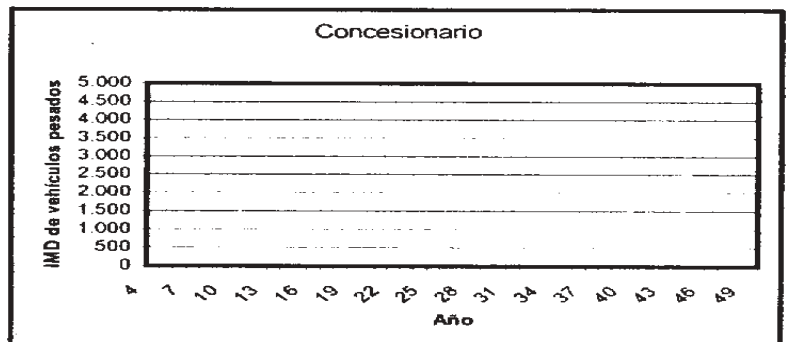
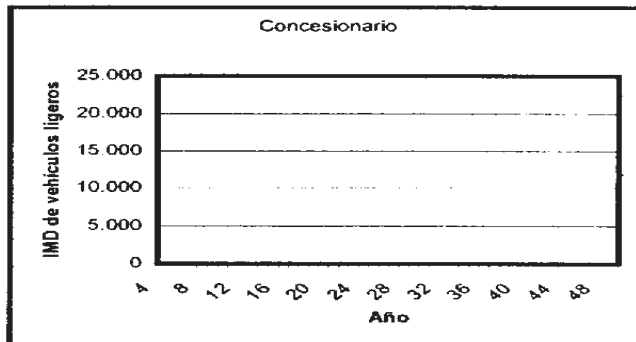
Ingresos y gastos		
	Totales ¹	Actualiz. ²
Ingresos por peaje		
Otros ingresos		
Total Ingresos		
Gastos de Operación ³		

¹ Suma de los ingresos o gastos acumulados en euros corrientes
² Suma de los ingresos o gastos actualizados al año 1 a un 6% anual
³ No incluye amortizaciones, provisiones ni dotación al Fondo de Reversión

Impuestos		
	Totales ¹	Actualiz. ²
Imp. de Sociedades		
ITP		
IBI		

¹ Suma en euros corrientes
² Suma de los ingresos o gastos actualizados al año 1 a una tasa del 6% anual

Dibujar la evolución las variables empleadas en el Plan Económico Financiero



Los datos anteriores se expresarán en euros corrientes

Características Financieras de la oferta

Ratio de solvencia establecido por la oferta ¹	
Ratio de capitalización establecido por la oferta ²	
Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto Puro ³	
Valor Actual Neto ⁶ del proyecto puro ³ descontado a una tasa del 6%	
Tasa Interna de Retorno (TIR) para los accionistas ⁴	
Tasa Interna de Retorno (TIR) de dividendos ⁵	
Límite Máximo de Responsabilidad Patrimonial ⁶	
Préstamo Participativo Solicitado ⁶	

¹ Porcentaje mínimo de Recursos Propios / Recursos Movilizados

² Porcentaje mínimo de capital / Inversión

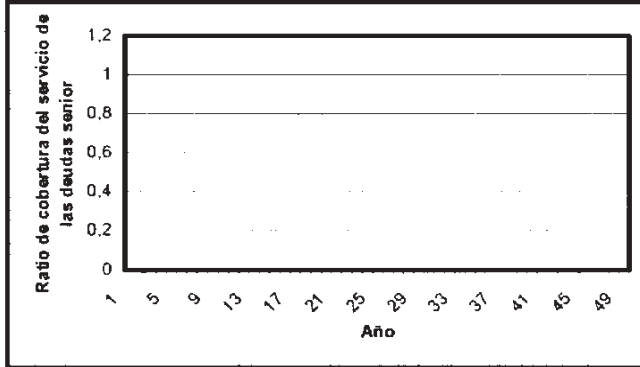
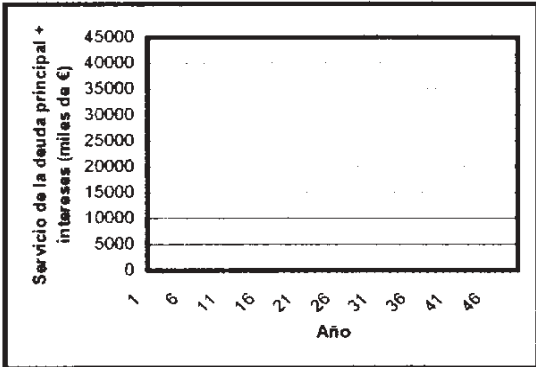
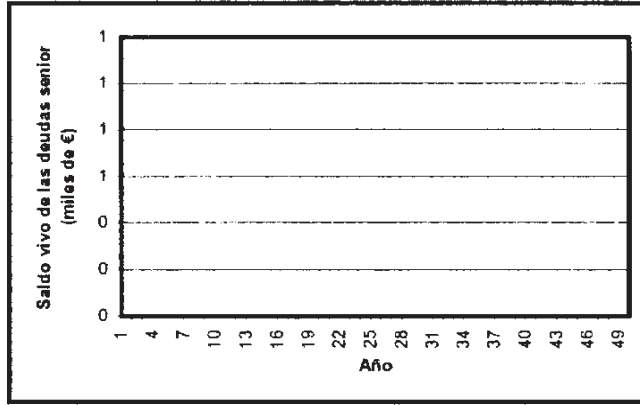
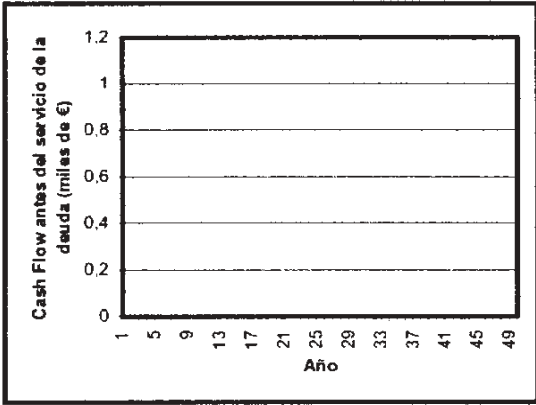
³ No se tendrán en cuenta los impuestos

⁴ Tasa de descuento que haga cero el VAN de las aportaciones de capital y el flujo de caja libre para los accionistas

⁵ Tasa de descuento que haga cero el VAN de las aportaciones de capital y los dividendos para los accionistas

⁶ En miles de € de 31 de diciembre de 2003

Dibujar la evolución de las variables empleadas en el Plan Económico Financiero



Financiación ajena									
	Importe ¹	Interés Base	Fijo o Variable ²	Margen ³	Comisión Apertura ³	Otras Comis. ³	Periodo de Carenia ⁴	Plazo de la deuda ⁴	Ratio de cobertura ⁵
Crédito IVA									
Deuda senior 1									
Deuda senior 2									
Otra deuda									
Total									

¹ Suma de disposiciones en euros corrientes
² Indicar si el tipo de referencia es fijo, variable u otro
³ Magnitudes que deben expresarse en puntos básico
⁴ Expresarlos en años
⁵ Cash Flow disponible para el servicio de la deuda en un año / Servicio de la deuda en dicho año (ratio mínimo)

Explicar brevemente el grado de compromiso a asumir por las entidades financieras y algunas otras características específicas de la financiación ajena