

20022 *RESOLUCION de 5 de septiembre de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hacen públicos la combinación ganadora, el número complementario, y el número del reintegro, de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 29, 30, 31 de agosto y 2 de septiembre de 1994, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 29, 30, 31 de agosto y 2 de septiembre de 1994, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 29 de agosto de 1994:

Combinación ganadora: 45, 5, 15, 32, 25, 34.
Número complementario: 17.
Número del reintegro: 2.

Día 30 de agosto de 1994:

Combinación ganadora: 38, 5, 26, 7, 47, 11.
Número complementario: 48.
Número del reintegro: 3

Día 31 de agosto de 1994:

Combinación ganadora: 43, 15, 44, 28, 30, 24.
Número complementario: 2.
Número del reintegro: 6

Día 2 de septiembre de 1994:

Combinación ganadora: 42, 48, 3, 20, 26, 10.
Número complementario: 14.
Número reintegro: 7

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 12, 13, 14 y 16 de septiembre de 1994, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, número 137, de esta capital.

Madrid, 5 de septiembre de 1994.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

20023 *REAL DECRETO 1808/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión Burgos-Cantábrico (Málzaga), adjudicada a «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima».*

Por Decreto 1736/1974, de 30 de mayo, se adjudicó la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico (Málzaga) de la autopista del Norte.

En su artículo sexto se establecía el 27 de junio de 1978 como fecha límite de apertura al tráfico de la autopista de peaje.

No obstante, determinadas circunstancias sobrevenidas, fundamentalmente modificaciones de trazado reconocidas por el Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, como no imputables a la Sociedad Concesionaria, produjeron alteraciones negativas en el equilibrio económico-financiero de la concesión, con retrasos en su terminación e incrementos en el volumen de obra.

Por otra parte, los problemas planteados para la determinación del trazado del tramo de autopista entre Armiñón y Málzaga, su situación administrativa y la necesidad de realizar nuevos estudios sobre su trazado y construcción aconsejaron dejar en suspenso los plazos de ejecución de las obras de dicho tramo.

No obstante las modificaciones introducidas en la disposición citada, hoy, casi doce años después, dicha norma se ha mostrado ineficaz, ya

que los tramos Armiñón-Urbina y Urbina-Málzaga siguen con su plan de obra suspendido y la Concesionaria sigue presentando una situación de divergencia que permite aventurar que al final de su período concesional no habrá logrado devolver la totalidad de recursos ajenos con que cuenta, situaciones ambas que por obvias razones de interés público es preciso eliminar.

Por otra parte, la autopista en cuestión absorbe un porcentaje muy pequeño del tráfico de camiones del corredor, lo que produce que el itinerario alternativo, constituido por la carretera N-1, se encuentre excesivamente sobrecargado de este tipo de vehículos, situación ésta que también es preciso resolver, tratando de reequilibrar, en la medida de lo posible, el tránsito de vehículos pesados en el corredor.

Asimismo, y con objeto de favorecer el tráfico por la autopista de quienes viven en núcleos de población cercanos a ésta, que por tal circunstancia se ven en la necesidad de utilizar con frecuencia el corredor por el que transcurre la autopista, se aprueba un sistema de descuentos en las tarifas para vehículos ligeros de usuarios habituales de aquélla, atendiendo, al mismo tiempo, las demandas que en este sentido se habían formulado por distintas instituciones.

Por último, el tráfico existente en la circunvalación de Burgos, construida por la Concesionaria y entregada a la Administración para su explotación libre de peaje, hacen aconsejable dotarla a medio plazo de un carril más por calzada, entre los enlaces de Landa y Castañares, el cual sería construido por la Sociedad Concesionaria y entregado a la Administración una vez transcurrido el período de garantía de las obras.

En su virtud, de acuerdo con lo establecido en el artículo venticuatro de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión, y en las cláusulas 101 y 102 del correspondiente pliego de cláusulas generales, aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero, con audiencia y conformidad de la Sociedad Concesionaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de agosto de 1994,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se segregan de la concesión administrativa de construcción, conservación y explotación de la autopista Burgos-Cantábrico (Málzaga) los tramos II y III, Armiñón-Urbina y Urbina-Málzaga, cesando la obligación que sobre su construcción, conservación y explotación tenía «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima».

La inversión realizada por la Sociedad Concesionaria en los citados tramos II y III pasará a formar parte, a todos los efectos, de la cuenta de inversión en la autopista en explotación.

Artículo 2.

La responsabilidad patrimonial de la Administración, a que se refiere el artículo decimoséptimo del Decreto 1736/1974, de 30 de mayo, de adjudicación de la concesión, queda limitada a la cifra correspondiente al tramo I (Burgos-Armiñón).

Artículo 3.

Igualmente, el valor máximo a aplicar a todos los efectos para los que proceda la valoración de las expropiaciones, y en especial para los supuestos contemplados en el capítulo noveno del pliego de cláusulas generales, será únicamente el que figura para el tramo I (Burgos-Armiñón) en el artículo decimooctavo del Decreto 1736/1974, de 30 de mayo, de adjudicación de la concesión.

Artículo 4.

Dentro del plazo máximo de un mes, a partir de la entrada en vigor de este Real Decreto, se igualarán las tarifas de la autopista correspondientes a los turismos, furgonetas, microbuses con una capacidad máxima de nueve plazas, furgones y camiones, incluidos en los grupos tarifarios de pesados I y pesados II, con la vigente para el grupo ligeros, debiéndose implantar dentro del mismo plazo de tiempo, previa la oportuna aprobación administrativa, los peajes obtenidos por aplicación de las nuevas tarifas resultantes de la igualación anterior.

Igualmente, dentro del plazo máximo de noventa días desde su entrada en vigor, se aplicará para los vehículos pertenecientes actualmente al grupo ligeros, para cualesquiera tránsitos por la autopista, el sistema de descuentos siguiente:

Tránsitos mensuales	Descuentos Porcentaje
Los tránsitos del 1 al 5	0
Los tránsitos del 6 al 10	5
Los tránsitos del 11 al 15	10
Los tránsitos del 16 al 20	25
Los tránsitos del 21 al 25	35
Los tránsitos del 26 en adelante	50

La práctica de estos descuentos se instrumentará a través de la utilización de tarjeta magnética, en la forma más adecuada, propuesta por «Eurovías» y aprobada por la Administración.

Artículo 5.

Entre los años 1994 y 1995, la Sociedad Concesionaria deberá llevar a cabo un refuerzo del firme de la autopista por un valor mínimo de 1.000.000.000 de pesetas de junio de 1993. A tales efectos deberá presentar, con la antelación suficiente, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, los correspondientes proyectos para su eventual aprobación por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Artículo 6.

Antes del 22 de junio del año 2003, la Sociedad Concesionaria construirá un tercer carril por calzada en la circunvalación de Burgos, entre los enlaces de Landa y Castañares, libre de peaje, por un valor mínimo de 1.500.000.000 de pesetas de junio de 1993, que será entregado a la Administración una vez transcurrido el período de garantía de las obras, que se establece en dos años. Previamente, la Sociedad Concesionaria deberá presentar, con la suficiente antelación, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, el correspondiente proyecto para su aprobación por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Por lo que al régimen de fianza de construcción se refiere, se estará a lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, en su cuantía mínima.

Artículo 7.

Se prorroga el plazo de concesión de la autopista Burgos-Armiñón hasta el día 31 de agosto del año 2017.

Artículo 8.

La amortización de la mayor inversión a la que se refieren los artículos tercero y cuarto del Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, se realizará conforme a lo establecido en el Plan Económico Financiero presentado por «Eurovías», referido en el artículo 10 de este Real Decreto.

Artículo 9.

Las dotaciones anuales al fondo de reversión serán, como mínimo, las fijadas en el citado Plan Económico Financiero.

Artículo 10.

El Plan Económico Financiero, que presentado por «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima», ha servido de base para la realización de los estudios de las modificaciones que el presente Real Decreto autoriza, tendrá efectos el día de la entrada en vigor de este Real Decreto.

Artículo 11.

El régimen jurídico de la concesión de que es titular «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima», será el actualmente vigente, con las modificaciones que se contienen en el presente Real Decreto.

Disposición final única.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Palma de Mallorca a 5 de agosto de 1994.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas,
Transportes y Medio Ambiente,

JOSE BORRELL FONTELES

20024 REAL DECRETO 1809/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico.

El Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, estableció la suspensión temporal de la construcción y puesta en servicio de los tramos de la autopista del Atlántico Fene-Guisamo, Santiago norte-Pontevedra sur y Rande-frontera portuguesa, suspensión que fue prorrogada posteriormente por Real Decreto 2004/1982, de 24 de julio.

El artículo tercero, apartado dos, establecía que «a la vista de las alteraciones que las modificaciones resultantes comporten, se iniciará el oportuno expediente para adaptar el primitivo contrato de concesión al proyecto de construcción y al programa a los que se refiere el punto anterior».

Por Real Decreto 399/1985, de 6 de marzo, se levanta la suspensión del tramo Santiago norte-Santiago sur, cuya puesta en servicio se produjo el 15 de noviembre de 1988. El artículo 5.º de dicho Real Decreto establecía que «las alteraciones parciales de la concesión que se derivan del presente Real Decreto se incorporarán al expediente de adaptación del contrato de concesión a que se refiere el punto 2 del artículo 3.º del Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre».

Posteriormente el Real Decreto 1725/1985, de 18 de septiembre, levantó la suspensión del tramo Santiago sur-Pontevedra norte, que en el momento presente se encuentra ya prestando servicio.

El artículo 3.º de dicha norma mantiene la suspensión de los restantes tramos (Fene-Guisamo, Pontevedra norte-Pontevedra sur y Rande-frontera portuguesa) y la prórroga hasta la fecha de puesta en servicio del tramo Santiago sur-Pontevedra norte, si fuera posterior al 31 de diciembre de 1992 y, en otro caso, hasta ese momento.

Por su parte, el artículo 4.º del Real Decreto a que nos estamos refiriendo recoge que «en el expediente de adaptación del contrato de concesión a que se refiere el punto dos del artículo 3.º del Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, se incorporarán las alteraciones que se produzcan por las modificaciones autorizadas por la presente disposición».

En el año 1986, el Real Decreto 1683/1986, de 1 de agosto, vino a levantar la suspensión del tramo Pontevedra norte-Pontevedra sur, cuya puesta en servicio se produjo el 25 de marzo de 1992.

Al igual que las normas antes citadas, el artículo 7.º del Real Decreto a que nos estamos refiriendo establecía nuevamente que «en el expediente de adaptación del contrato de concesión a que se refiere el punto dos del artículo 3.º del Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, se incorporarán las alteraciones que se produzcan por las modificaciones autorizadas por la presente disposición».

Por último, el Real Decreto 1553/1989, de 15 de diciembre, levantó la suspensión temporal de los tramos Fene-Guisamo y Rande-Puxeiros, los cuales se encuentran en fase avanzada de redacción de los correspondientes proyectos.

En consecuencia, en el momento presente sólo subsiste la suspensión en su día decretada para el tramo Puxeiros-frontera portuguesa, la cual se encuentra vencida desde el 31 de diciembre de 1992 y que es conveniente levantar con objeto de concluir definitivamente la construcción de la autopista en los términos en que fue concedida y habida cuenta de los incrementos de tráfico que de forma ininterrumpida se vienen produciendo en la misma, muy por encima de los registrados en las restantes autopistas de peaje existentes.

En su virtud, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con audiencia y conformidad de la Sociedad Concesionaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de agosto de 1994,