

Tendrán derecho al reintegro de su precio cada uno de los billetes cuya cifra final sea igual a la última cifra del número agraciado con el primer premio.

Les corresponde un premio de 50.000 pesetas a los billetes cuyas cifras correspondientes a la decena, centena y unidad de millar sean iguales y estén igualmente dispuestas que las del primer premio, excepto los billetes terminados como el primer premio.

Asimismo tendrán derecho a premio de 25.000 pesetas los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de las aproximaciones (número anterior y posterior del primer premio).

De los premios de centena, terminaciones y reintegro ha de entenderse que queda exceptuado el número del que respectivamente se derivan.

Asimismo, tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes cuya última cifra coincida con las que se obtengan en las dos extracciones especiales, que se realizarán del bombo de las unidades.

Premio especial al décimo

Para proceder a la adjudicación del premio especial a la fracción, se extraerá simultáneamente una bola de dos de los bombos del sorteo que determinarán, respectivamente, la fracción agraciada y la serie a que corresponde.

Ha de tenerse en cuenta que si la bola representativa de la fracción fuera el 0, se entenderá que corresponde a la 10.^a

El sorteo se efectuará con las solemnidades previstas en la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial para adjudicar la subvención a uno de los establecimientos benéficos de la población donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se expondrán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

Pago de premios

Los premios inferiores a 5.000.000 de pesetas por billete podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra se cobrarán, necesariamente, a través de las oficinas bancarias autorizadas, directamente por el interesado o a través de Bancos o Cajas de Ahorro, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 5 de agosto de 1995.—La Directora general, P. S. (artículo 6.º del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

19348 RESOLUCION de 11 de agosto de 1995, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, declarando nulo y sin valor un billete de la Lotería Nacional, correspondiente al sorteo número 64, de 12 de agosto de 1995.

No habiendo llegado a su destino el billete a continuación relacionado, no correspondiente al sorteo número 64, de 12 de agosto de 1995, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de la vigente Instrucción General de Loterías, en su nueva redacción dada por el Real Decreto 1082/1985, de 11 de junio, se declara nulo y sin valor dicho billete:

Número	Serie	Billetes
15346	1. ^a	1
	Total de billetes	1

Lo que se anuncia para público conocimiento y demás efectos pertinentes.

Madrid, 11 de agosto de 1995.—La Directora general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

19349 REAL DECRETO 1316/1995, de 21 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la que es titular «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado».

El complicado entronque del extremo sur del «by-pass» de Valencia con la autopista de peaje Valencia-Alicante y la carretera N-332, se produce en las inmediaciones de las localidades de Román y Sollana, cuya travesía por esta última carretera es preciso mejorar.

Por otra parte, se plantea el problema de las inundaciones que con cierta periodicidad afectan a la segunda de las poblaciones citadas anteriormente.

La Administración General del Estado ha considerado más adecuado al interés público solucionar conjuntamente todos los problemas planteados integrando el final del «by-pass» y el comienzo de la CN-332 en la actual autopista de peaje Valencia-Alicante, hasta un punto situado a la altura de la población de Sollana, en el que la CN-332 se desprende de la autopista mediante un enlace a desnivel y continua con un ramal de nueva construcción que enlaza con su actual trazado al sur de dicha población. Con esta situación la autopista Valencia-Alicante será utilizada en su extremo norte por los tráficos que le son propios y por los que, a partir del nuevo enlace de Sollana, usarán la carretera N-332. El importante volumen de tráfico que utilizará este tramo de la autopista de peaje hace necesario incrementar su capacidad construyendo dos carriles adicionales a los cuatro actuales. Todo ello de acuerdo con las obras definidas en el «Proyecto de variante de la carretera N-332, puntos kilométricos 235,9 a 241,0, tramo Sollana-Román», aprobada por la Secretaría General de Infraestructuras del Transporte Terrestre el 21 de diciembre de 1992.

Por otra parte, se ha apreciado la conveniencia de realizar determinadas actuaciones en materia de seguridad que, aún no siendo obligatorias normativamente para la sociedad concesionaria, se ha considerado deben llevarse a cabo con el fin de mejorar en lo posible la respuesta, tanto activa como pasiva, en la autopista cuya concesión ostenta «Autopista del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado», a los problemas de seguridad.

Por ello el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado», han suscrito un convenio de modificación de los términos de la concesión que dicha sociedad ostenta, a que se refiere el artículo 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

En su virtud, al amparo de lo establecido en el citado artículo 25 y en el 24 de la misma Ley, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con informe de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de julio de 1995,

DISPONGO:

Artículo 1.

El régimen jurídico de la concesión de que es titular «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado», será el actualmente vigente, con las modificaciones que se contienen en el convenio que se aprueba por este Real Decreto, que se incorpora como anexo al mismo.

Artículo 2.

La ampliación de la autopista a que se refiere el presente Real Decreto forma parte de la concesión unificada fijada por el Real Decreto 1132/1986, de 6 de junio, siéndole aplicable en consecuencia la normativa jurídica, administrativa, fiscal y de cualquier otra índole de la primitiva concesión en todo lo no modificado por este Real Decreto.

Disposición final única.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Palma de Mallorca a 21 de julio de 1995.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas,
Transportes y Medio Ambiente,
JOSE BORRELL FONTELLES

ANEXO

Convenio de modificación de determinados términos de la concesión que es titular «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado»

En Madrid a de 1995.

REUNIDOS

De una parte don José Borrell Fontelles, Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), que obra en nombre y representación de la Administración General del Estado.

De otra parte don José Luis Cerón Ayuso, Presidente del Consejo de Administración, que actúa en nombre y representación de «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (AUMAR).

Reconociéndose ambas partes suficiente capacidad para formalizar este convenio, al amparo de los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión,

MANIFIESTAN

Primero.—Que «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» (AUMAR), que es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los itinerarios Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante de la autopista del Mediterráneo (A-7), adjudicados por Decreto 2052/1971, de 23 de julio, y Decreto 3477/1972, de 21 de diciembre, respectivamente, y del Sevilla-Cádiz de la autopista del Sur (A-4), en virtud del Real Decreto 1132/1986, de 6 de junio, sobre unificación de las concesiones de que son titulares «Autopistas del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» y «Bética de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado» y fusión de las sociedades concesionarias.

Segundo.—El final del «by-pass» de Valencia al sur de esta ciudad adquiere una particular complejidad al estar involucradas en ese punto tres vías importantes: el propio «by-pass», la autopista de peaje Valencia-Alicante y la carretera N-332.

El entronque se produce y desarrolla, asimismo, en las proximidades de las poblaciones de Romaní y Sollana, cuyas travesías por la CN-332 es preciso mejorar, dadas sus características y la tráfico que las utiliza.

Al mismo tiempo se plantea el aumento de la altura de la citada población que con una cierta periodicidad afectan a esta última población.

La Administración del Estado considera como más adecuado al interés público, para solucionar todos los problemas planteados, integrar el trazado del final del «by-pass» y el comienzo de la CN-332 en la actual autopista de peaje Valencia-Alicante, hasta un punto a la altura de la citada población de Sollana en el que la CN-332 se desprenda mediante un enlace a desnivel para continuar al sur de esta población por su actual trazado.

Con esta solución, la autopista Valencia-Alicante será utilizada en su origen por los tráfico que le son propios y por los que, a partir del nuevo enlace de Sollana, usarán la carretera nacional. El importante volumen de tráfico que utilizará este tramo de la autopista de peaje hace necesario incrementar su capacidad construyendo dos carriles adicionales a los cuatro actuales.

Las obras a realizar vienen definidas en el «Proyecto de variante de la carretera N-332, puntos kilométricos 235,9 a 241,0, tramo Sollana-Romaní», aprobado por la Secretaría General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre el 21 de diciembre de 1992.

Tercero.—Por otra parte, se ha apreciado la conveniencia de realizar determinadas actuaciones en materia de seguridad que, aunque no obligatorias normativamente para la sociedad concesionaria, se ha considerado deben llevarse a cabo con el fin de mejorar en lo posible la respuesta tanto activa como pasiva en las autopistas de las que AUMAR es concesionaria ante el problema de la seguridad.

Cuarto.—AUMAR hace patente su disposición a colaborar con la Administración en la resolución del problema, no cobrando el peaje a una parte de los usuarios que circularán por el tramo de la autopista Valencia-Alicante objeto de modificación, asumiendo a su cargo los costes de las expropiaciones de terrenos que en su día pagó, y que puedan ser aprovechables para la construcción del proyecto, soportando los inconvenientes que ocasiona la bora y los mayores costes de conservación y explotación que se producirán en el citado tramo.

Quinto.—Que, con el fin de regular las particulares condiciones a que habrán de sujetarse las modificaciones que de lo anteriormente dicho se deduce para el régimen concesional, las partes, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, suscriben el presente convenio, de conformidad con las siguientes:

CLAUSULAS

Primera.—La Administración General del Estado construirá a su cargo y contra las asignaciones presupuestarias que procedan, el «Proyecto de la variante de la carretera N-332, puntos kilométricos 235,9 a 241,0, tramo: Sollana-Romaní», que conlleva la construcción de un carril más a ambos lados de la autopista entre el entronque del «by-pass» y el nuevo enlace de Sollana, además de todos los elementos necesarios para el perfecto funcionamiento del tramo, en el que se integran los tráfico procedentes de la autopista y los de la CN-332 y «by-pass», tales como señalización, suministro de energía, iluminación, postes SOS, cable de comunicaciones, barreras de seguridad, cerramientos, etc. Dichas obras podrán dar comienzo a partir de la firma del presente convenio.

La sociedad concesionaria aporta al proyecto el coste que en su día soportó por la expropiación de los terrenos que puedan ser aplicables a la construcción de la variante.

Las obras se realizarán de forma que se produzca la mínima afcción al normal funcionamiento de la autopista, con total indemnidad de la concesionaria por las responsabilidades y perjuicios que pudieran derivarse.

Segunda.—La circulación por el tramo en consideración será libre de peaje para los usuarios que utilicen únicamente este recorrido en la autopista, manteniéndose la obligación de pago para el resto de los usuarios que, utilizando este tramo, hagan uso también en su recorrido de tramos contiguos de la autopista de peaje.

Tercera.—Quedan definidas las longitudes de los recorridos de abono para cobro de peaje, que se señalan a continuación con cifras expresados en kilómetros, a las que serán aplicables las tarifas vigentes en cada momento, que no sufrirán modificación alguna en virtud del presente convenio:

Silla-Algemef: 16,543.
Silla-Favareta: 30,526.
Silla-Jeresa: 45,445.
Silla-Oliva: 59,710.
Silla-Ondara: 79,926.
Silla-Benisa: 93,049.
Silla-Altea: 111,036.
Silla-Benidorm: 120,311.
Silla-Villajoyosa: 129,146.
Silla-San Juan: 151,128.

Cuarta.—Con la ejecución y puesta en servicio del proyecto al que se refiere la cláusula primera no se producirá alteración alguna en las cifras de responsabilidad patrimonial de la Administración ni en el punto de extremo del itinerario Valencia-Alicante, según estaban definidos en el marco concesional vigente al comienzo de las actuaciones a las que se refiere el presente convenio.

Quinta.—Una vez ejecutadas las obras de la variante de Sollana y producida su entrega y recepción formal por parte de la sociedad concesionaria, ésta quedará obligada al cumplimiento de las obligaciones de conservación (una vez transcurrido el período de garantía de las obras), operación y prestación de servicio con respecto al tramo del tronco de autopista objeto de ampliación y utilización conjunta, de forma integrada con el resto de la autopista.

Sexta.—Las obligaciones asumidas por AUMAR en el apartado b.4 de la cláusula segunda del título VI, del pliego de cláusulas aprobado por Orden ministerial de 5 de marzo de 1971, se aplicarán en lo que se refiere al itinerario Valencia-Alicante, a partir del sur del enlace de Sollana resultante de las actuaciones a que se refiere al presente convenio.

En el caso de que se produjeran circunstancias que determinarán la necesidad de ampliación en el tramo con tráfico compartido de nueva creación, dicha ampliación correrá a cargo de la Administración.

Séptima.—La sociedad concesionaria implantará a su cargo, en los puntos que se determinen, de acuerdo con la Inspección de Explotación del MOPTMA, barrera flexible metálica de seguridad (bionda) en mediana o en laterales, hasta un coste total máximo de 560.000.000 de pesetas.

Colocará también hasta dieciocho carteles aconsejando al usuario efectuar paradas para evitar situaciones de cansancio excesivo o somnolencia, por un coste total máximo de 15.000.000 de pesetas, y elementos de estímulo (vallas coloreadas, monumentos artificiales, pintura de puentes, etc.), que rompan la eventual monotonía, hasta un importe total máximo de 25.000.000 de pesetas.

Octava.—La sociedad concesionaria construirá a su cargo dos áreas de descanso-aparcamiento en la autopista Tarragona-Valencia y una en la autopista Valencia-Alicante, por un importe de 200.000.000 de pesetas, o bien dedicará esta cantidad a potenciar el descanso en las áreas de servicio existentes y en las estaciones de peaje de tronco. Estas actuaciones se efectuarán en los lugares y con las características que acuerde con la Inspección de la autopista, presentado al MOPTMA los correspondientes proyectos para su aprobación, previamente a su realización.

Novena.—No resultará de aplicación a «Autopista del Mare Nostrum, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado», lo establecido en el apartado b) de la cláusula 54 del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, adquiriendo el carácter de reservas de libre disposición las que hubieran sido constituidas con anterioridad en aplicación de dicha norma.

Décima.—El régimen jurídico de la concesión de que es titular AUMAR será el actualmente vigente, con las modificaciones que se contienen en este convenio.

Undécima.—El presente convenio tendrá efectos, el día que entre en vigor el Real Decreto que lo apruebe.

Y para que así conste, firman el presente convenio, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, y sujeto a aprobación del Gobierno en lugar y fecha al principio indicados.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

19350 ORDEN de 19 de julio de 1995 por la que se modifica la autorización del centro privado de Educación Secundaria «Santa María del Pilar», de Madrid.

Visto el expediente tramitado a instancia de don Rodrigo González Saiz, representante de la Compañía de María, entidad titular del centro docente privado de Educación Secundaria denominado «Santa María del Pilar», domiciliado en la calle Reyes Magos, número 3, de Madrid, solicitando modificación de la autorización del centro en la etapa de Bachillerato,

El Ministerio de Educación y Ciencia ha resuelto:

Primero.—Modificar la autorización del centro privado de Educación Secundaria «Santa María del Pilar», domiciliado en la calle Reyes Magos, número 3, de Madrid, en la etapa de Bachillerato, que queda configurado del modo siguiente:

Denominación genérica: Centro de Educación Secundaria.

Denominación específica: «Santa María del Pilar».

Titular: Compañía de María.

Domicilio: Calle Reyes Magos, número 3.

Localidad: Madrid.

Municipio: Madrid.

Provincia: Madrid.

Enseñanzas que se autorizan:

a) Educación Secundaria Obligatoria. Capacidad: 16 unidades y 480 puestos escolares.

b) Bachillerato: Modalidades de Humanidades y Ciencias Sociales, de Ciencias de la Naturaleza y de la Salud y de Tecnología. Capacidad: 15 unidades y 525 puestos escolares.

Segundo.—Provisionalmente, y hasta que no se implanten las enseñanzas definitivas, según lo dispuesto en el Real Decreto 986/1991, de 14 de junio, modificado por Real Decreto 1487/1994, de 1 de julio, el centro de Educación Secundaria podrá impartir las enseñanzas de 7.º y 8.º de Educación General Básica y Bachillerato Unificado y Polivalente y Curso de Orientación Universitaria, con una capacidad máxima de 23 unidades y 920 puestos escolares.

Tercero.—Contra esta Orden podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses desde el día de su notificación, previa comunicación a este Departamento, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 37.1 y 58 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956 y en el artículo 110.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 19 de julio de 1995.—P. D. (Orden de 2 de marzo de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 4), la Directora general de Centros Escolares, Carmen Maestro Martín.

Ilma. Sra. Subdirectora general de Régimen Jurídico de los Centros.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

19351 RESOLUCION de 4 de julio de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la empresa «Ibermática, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Ibermática, Sociedad Anónima», año 1995 (número de código 9002692), que fue suscrito con fecha 31 de mayo de 1995, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa para su representación, y de otra, por el Comité Intercentros, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo, Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 14 de julio de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO de «IBERMÁTICA, SOCIEDAD ANÓNIMA», AÑO 1995

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Convenio Colectivo tiene por objeto regular las relaciones laborales y sociales entre la empresa «Ibermática, Sociedad Anónima», y sus empleados.

Artículo 2. *Firmantes.*

1. La empresa «Ibermática, Sociedad Anónima», por medio de su Gerente o representantes.

2. Los empleados de la citada empresa a través de sus representantes en el Comité Intercentros.

3. La validez de los acuerdos, referentes al presente Convenio, deberá estar firmada por la parte empresarial y por un mínimo de la mitad más uno de los representantes de los empleados.