

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

- 14870** *Real Decreto 1359/2018, de 29 de octubre, por el que se aprueba la adenda al Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista.*

Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.U. (en adelante, Audasa), es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico (AP-9), carretera que pertenece a la Red de Carreteras de Interés General del Estado y está integrada en la Red Transeuropea de Carreteras.

Para preservar la funcionalidad de la autopista como carretera de alta capacidad, el Ministerio de Fomento y Audasa acordaron aumentar la capacidad de los tramos «Santiago Norte-Santiago Sur, incluyendo las obras que completan los movimientos en dirección sur del enlace en el pk 55 (enlace de Sigüeiro)» y «Enlace de Cangas-Enlace de Teis, con la ampliación del puente de Rande», mediante la construcción de nuevos carriles y, a tal efecto, suscribieron un convenio que fue aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre.

Durante la ejecución de dichas obras, se han llevado a cabo actuaciones no contempladas en los proyectos aprobados, con el objetivo de adaptar las mismas a la nueva normativa y a otros condicionantes surgidos en su fase de ejecución. Dichas actuaciones son técnicamente viables y no desvirtúan el espíritu del Convenio aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, en cuanto a su funcionalidad.

La Administración autonómica de Galicia, en ejercicio de sus competencias, aprobó en el año 2015 la conversión en autovía, mediante su desdoblamiento, del Corredor do Morrazo, denominado CG-4.1, que constituirá la futura autovía do Morrazo AG-46, y enlazará directamente con la autopista AP-9 en el enlace de O Morrazo o de Cangas. La finalización de dicha obra se prevé para el año 2018.

La puesta en servicio de la citada autovía do Morrazo AG-46 supone una variación de las hipótesis de tráfico adoptadas en la ampliación del puente de Rande. Debe considerarse que según el proyecto de ampliación de capacidad de la autopista AP-9, se había previsto que el tráfico Vigo-O Morrazo y viceversa sólo utilizase el correspondiente carril de la ampliación del puente.

Por tanto, y a solicitud de la Xunta de Galicia, el Ministerio de Fomento consideró imprescindible el análisis de soluciones para la debida y mejor coordinación de ambas infraestructuras viarias de alta capacidad, dadas las nuevas necesidades que se prevén a corto plazo, así como también la toma en consideración de soluciones para afrontar posibles futuras necesidades de capacidad y funcionalidad.

En consecuencia, resultó necesario completar las obras de ampliación, con una actuación que permitiera que el tráfico Vigo-O Morrazo y viceversa pudiera utilizar también los actuales carriles del puente de Rande, además del correspondiente único carril segregado objeto de la ampliación de capacidad de la autopista. Asimismo, siendo posible que, dentro del período de vida útil de la estructura, el nivel de servicio del puente requiera futuras adaptaciones del mismo, se considera conveniente que las obras incorporen aquellas previsiones y ajustes que permitan garantizar su funcionalidad si en un futuro el incremento de tráfico condicionara una eventual ampliación, sin que la misma afecte a la seguridad del tráfico que circule por el puente.

Asimismo, en el entorno del tramo de obras de la autopista a su paso por Chapela (Redondela), en los lugares de Torreiro, Pasán, camino de Mouríño, Fonte Cornido, y paso superior de Trasmañó, con motivo de la construcción de la autopista, fue necesaria la ejecución de actuaciones para dar permeabilidad y reponer la accesibilidad a todo el ámbito urbano de Chapela atravesado por la autopista. Se trata de un viario en su mayor parte contiguo a la autopista, que se ha visto afectado de forma directa por las obras de ampliación, afecciones que procede reponer. Asimismo, dada la existencia de numerosas viviendas afectadas por la ampliación de la autopista en la zona de Chapela, es necesaria la ejecución de actuaciones al objeto de reducir la contaminación acústica en la zona.

Por tanto, y en base a las consideraciones señaladas y por razones de interés público, resultó necesario incorporar en las obras de ampliación de capacidad de la autopista, las distintas actuaciones que permitan atender y dar respuesta a la problemática derivada de las diferentes circunstancias sobrevenidas y para ello se ha redactado una adenda al convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre.

Este real decreto se ha tramitado de conformidad con lo previsto en el artículo 24 y 25 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.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la conformidad de la sociedad concesionaria, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de octubre de 2018,

#### DISPONGO:

##### Artículo 1. *Aprobación de la adenda.*

Se aprueba la adenda a incorporar al convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, que se recoge en el anexo, sobre la incorporación al convenio de diversas actuaciones en las obras de ampliación de capacidad de la autopista AP-9 en los tramos «Santiago Norte-Santiago Sur, incluyendo las obras que completan los movimientos en dirección sur del enlace en el pk 55 (enlace de Sigüeiro)» y «Enlace de Cangas-Enlace de Teis, con la ampliación del puente de Rande».

##### Artículo 2. *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión de la que es titular Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.U. será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto y en la adenda que se aprueba y se incorpora como anexo.

##### Disposición adicional primera. *Financiación.*

La cuantía de la inversión real que resulte debida a las obras y a aquellas actuaciones incorporadas al convenio, a que se refieren la adenda que aprueba este real decreto se consideran parte del coste de las obras e inversión real a que se refiere la cláusula tercera del convenio aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, y por tanto queda sujeta al sistema de compensación establecido en su cláusula sexta, modificada por la cláusula novena de la adenda que se aprueba.

En lo relativo al incremento extraordinario de tarifas en los recorridos con pago directo por los usuarios de la autopista AP-9, en todos sus tramos, este será de aplicación en 2018 en la fecha en la que este real decreto empiece a surtir efectos, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición final única. En años sucesivos, el incremento extraordinario se aplicará con las revisiones ordinarias de tarifa.

Disposición adicional segunda. *Medidas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.*

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que dicte las instrucciones y adopte las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final única. *Efectividad.*

Este real decreto producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 29 de octubre de 2018.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

## ANEXO

**Adenda al convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista del atlántico. AP-9 para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista**

En Madrid,..... de ..... de 2018.

## REUNIDOS

De una parte: Don José Luis Ábalos Meco, en su condición de Ministro de Fomento, en representación de la Administración General del Estado.

Y de otra: Don Andrés Muntaner Pedrosa, Presidente del Consejo de Administración de Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A.U. (en adelante Audasa), actuando en nombre y representación de la misma en virtud de acuerdo que adoptó su Consejo de Administración en reunión que celebró el día 24 de septiembre de 2018.

Las partes declaran poseer y se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para la formalización de esta Adenda al Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre; todo ello 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, y de las cláusulas 103 y concordantes del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero.

## MANIFIESTAN

Primero.

Para preservar la funcionalidad que la Autopista del Atlántico (AP-9) tiene como carretera de alta capacidad, integrada en la Red Transeuropea de Carreteras y que forma parte de la Red de Carreteras del Estado, el Ministerio de Fomento y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española S.A.U. (en adelante Audasa) acordaron aumentar la capacidad de algunos tramos mediante la construcción de nuevos carriles. A tal efecto el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, aprobó el Convenio por el que se modificaron determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9 para la ampliación de capacidad de los siguientes tramos: «Santiago norte-Santiago sur, incluyendo las obras que completan los movimientos en dirección sur del enlace en el pk 55 (enlace de Sigüeiro)» y «Enlace de Cangas-Enlace de Teis, con la ampliación del puente de Rande».

Segundo.

Según lo establecido en dicho Convenio, el 30 de noviembre de 2011, mediante resoluciones del Ministerio de Fomento se aprobaron los proyectos de trazado y de construcción: «Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo: Santiago Norte-Santiago Sur. Provincia de A Coruña. Clave: 98-LC-9904», «Adenda al proyecto de construcción de Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo: Santiago Norte-Santiago Sur. Enlace direccional Sur, AP-9, P.K. 55+000. Provincia de A Coruña», «Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo enlace de Cangas-Enlace de Teis. Clave 98-PO-9911.A» y «Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9, Tramo: Puente de Rande. Clave: 98-PO-9911.B». Dichas resoluciones fueron modificadas, el 12 de mayo de 2014 las tres primeras, y el 13 de mayo de 2014 la última.

Tercero.

Después de dar cumplimiento a las obligaciones sobre licitación de las obras establecidas en el convenio, y de someter a la aceptación de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el acuerdo de adjudicación que tomó su Consejo de Administración, Audasa formalizó el contrato de obra con la licitadora adjudicataria y dio orden de inicio de las obras

Con fecha 3 de febrero de 2017, se aprobó el proyecto modificado n.º1 de la «Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo: Santiago Norte-Santiago Sur y Adenda I: Enlace direccional Sur, AP-9, P.K. 55+000».

Cuarto.

Durante la ejecución de las obras de ampliación de la AP-9, Audasa ha llevado a cabo algunas actuaciones no contempladas en los proyectos aprobados por el Ministerio de Fomento. Esto se ha producido por los siguientes motivos:

- Adaptación de algunas estructuras a la Instrucción IAP-11 sobre acciones a considerar en puentes de carreteras, a la Instrucción de acero estructural EAE-11, a la Orden Circular sobre contención de vehículos y a la Instrucción de trazado 3.1-IC.
- Aspectos relativos a la futura conservación de la infraestructura.
- Compatibilidad de las actuaciones con la ejecución del futuro enlace de acceso a Santiago y al complejo de la ciudad de la cultura.
- Adaptación del enlace de Cangas para que en la conexión con la futura autovía del Morrazo AG-46 se puedan utilizar directamente los carriles centrales del puente de Rande.
- Permitir una eventual adaptación del puente de Rande a los aumentos de capacidad inducidos por la futura autovía del Morrazo.

Quinto.

La puesta en servicio de la autovía autonómica del Morrazo AG-46 supone una variación de las hipótesis de tráfico consideradas en proyecto. Por tal motivo, la Xunta de Galicia interesó del Ministerio de Fomento el análisis y la consideración de soluciones para la debida y mejor coordinación de ambas infraestructuras viarias de alta capacidad, a la vista de las nuevas necesidades que planteará de inmediato; así como también la consideración de soluciones para afrontar posibles futuras necesidades de capacidad y funcionalidad.

Sexto.

En el entorno del tramo de obras de la autopista a su paso por Chapela, en los lugares de Torreiro, Pasán, camino de Mouriño, Fonte Cornido, y paso superior de Trasmañó, fue necesario, con motivo de la construcción de la autopista, en los años 70-80 del pasado siglo, la ejecución de actuaciones para dar permeabilidad y reponer la accesibilidad a todo el ámbito urbano de Chapela atravesado por la autopista. Se trata de viario en su mayor parte contiguo a la autopista, que se ha visto afectado de forma directa por las obras de ampliación, afecciones que es necesario reponer, al amparo de lo establecido en el artículo 17.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras; con unas características técnicas adecuadas.

Por otra parte, la existencia de numerosas viviendas en la zona de Chapela (Redondela), afectadas por la ampliación, requiere la ejecución de actuaciones para la reducción del ruido.

Séptimo.

Las actuaciones realizadas a que se refiere el manifiesto cuarto, no se han ejecutado conforme a los procedimientos establecidos en la legislación vigente, y en particular de acuerdo con lo establecido en la cláusula 65 «Modificaciones de obra» del Pliego de Cláusulas Generales para construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión (Decreto 215/1973, de 25 de enero), ni al procedimiento regulado por el art. 243 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante, TRLCSP); por lo que es necesario que las mismas sean validadas técnica y económicamente por la Administración General del Estado.

Octavo.

Procede establecer mediante esta Adenda al Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, los términos contractuales a que ha de ajustarse la realización de las anteriores actuaciones no contempladas en los proyectos aprobados.

Noveno.

Por todo lo anterior, las partes, al amparo de lo establecido en los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión; formalizan la presente Adenda a tenor de las siguientes

#### CLÁUSULAS

Primera. *Actuaciones no contempladas en los proyectos aprobados: «Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo: Santiago Norte-Santiago Sur. Provincia de A Coruña. Clave: 98-LC-9904», y «Adenda al proyecto de construcción de Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo: Santiago Norte-Santiago Sur. Enlace direccional Sur, AP-9, P.K. 55+000. Provincia de A Coruña.*

Audasa ha redactado un proyecto que contempla las modificaciones ejecutadas y no recogidas en el proyecto vigente, en las obras de ampliación de capacidad de la AP-9 en el tramo: Santiago norte – Santiago sur. Este proyecto, denominado «Proyecto de actualización y adaptación a normativa. Ampliación de capacidad de la AP-9. Tramo Santiago norte-Santiago Sur y su adenda N.º 1», ha sido presentado en el Ministerio de Fomento para su aprobación, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Segunda. *Actuaciones no contempladas en los proyectos aprobados: «Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9. Tramo enlace de Cangas-Enlace de Teis. Clave 98-PO-9911.A» y Ampliación de la capacidad de la autopista AP-9, Tramo: Puente de Rande. Clave: 98-PO-9911.B».*

Audasa ha redactado un proyecto que contempla las modificaciones ejecutadas y no recogidas en el proyecto vigente, en las obras de ampliación de capacidad de la AP-9 en el tramo: Enlace de Cangas – Enlace de Teis y ampliación del puente de Rande. Este proyecto, denominado «Proyecto de actualización, adaptación a normativa y mejora funcional del enlace de O Morrazo. Ampliación de capacidad de la autopista AP-9. Tramo: O Morrazo-Teis» ha sido presentado en el Ministerio de Fomento para su aprobación, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

*Tercera. Informes técnicos de aprobación de los proyectos que contemplan las modificaciones no autorizadas.*

La Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, solicitó a la Dirección General de Carreteras sendos informes técnicos de los proyectos citados en las cláusulas Primera y Segunda. En dichos informes se concluye que las obras realizadas por Audasa, y que no figuran en los proyectos vigentes, no desvirtúan el espíritu del Convenio aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, en cuanto a su funcionalidad, y son técnicamente viables.

En lo referente al balance económico (IVA no incluido), dichos informes concluyen lo siguiente:

– Las modificaciones realizadas por Audasa en el proyecto a que se refiere la cláusula primera, suponen un adicional de 9.469.320,33 € sobre el presupuesto vigente, de los cuales corresponden:

- 9.114.144,09 € a la ampliación del tramo Santiago Norte-Santiago Sur.
- 355.176,24 € a la remodelación del enlace de Sigüeiro.

En consecuencia, el presupuesto total modificado es de 62.523.516,85 €, de los que 56.996.485,76 € corresponden a la ampliación del tramo Santiago Norte – Santiago Sur, y 5.527.031,09 € a la remodelación del enlace de Sigüeiro. Por tanto, a los efectos de la cláusula Tercera del Real Decreto 1733/2011, estas modificaciones representan una inversión real adicional de 9.114.144,09 €.

– Las modificaciones realizadas por Audasa, en el proyecto a que se refiere la cláusula segunda, suponen un adicional de 30.174.667,37 € sobre el presupuesto vigente. En consecuencia, el presupuesto total modificado es de 138.169.357,25 €. Por tanto, a los efectos de la cláusula tercera del Real Decreto 1733/2011, estas modificaciones representan una inversión real adicional de 30.174.667,37 €.

A los efectos de la cláusula 74 del Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, la inversión real adicional reconocida en esta cláusula no incrementará la responsabilidad patrimonial de la Administración.

*Cuarta. Aprobación de las actuaciones objeto de las cláusulas primera y segunda.*

Dado que las actuaciones incluidas en los proyectos objeto de las cláusulas primera y segunda, no se han ejecutado conforme a lo establecido en la cláusula 65 «Modificaciones de obra» del Pliego de Cláusulas Generales para construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión (Decreto 215/1973, de 25 de enero), ni al procedimiento regulado por el artículo 243 del TRLCSP, procede la convalidación de las mismas por el Consejo de Ministros, en consonancia con los procedimientos establecidos por la legislación vigente; incorporándose dichas actuaciones al Convenio aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, en los términos acordados en esta Adenda.

*Quinta. Reposición del viario municipal y medidas contra el ruido.*

Audasa ejecutará las obras necesarias para reponer las afecciones causadas a los viarios municipales citados en el manifiesto sexto, y las que se deriven de las medidas contra el ruido, cuya inversión real resultante se incorporará al coste de las obras e inversión real a que se refiere la cláusula tercera del Convenio aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, sin que globalmente se supere el tope máximo citado en dicha cláusula.

Para la ejecución de las obras a que se refiere esta cláusula, Audasa presentará en el Ministerio de Fomento a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, para su preceptiva aprobación, el oportuno proyecto de construcción.

A los efectos de la cláusula 74 del Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, la inversión real adicional reconocida en esta cláusula no incrementará la responsabilidad patrimonial de la Administración.

*Sexta. Estudio previo de soluciones de ampliación.*

Como consecuencia de lo referido en el manifiesto quinto, Audasa redactará un Estudio Previo, en un plazo de 12 meses contados a partir de la entrada en vigor de esta adenda, analizando la concepción estructural de una eventual y futura ampliación del puente de Rande en condiciones de mínima afección al tráfico rodado. El coste de este estudio podrá incluirse como inversión real, conforme a lo previsto en la cláusula novena, siempre que dicho importe sea aceptado por la Dirección General de Carreteras.

A los efectos de la cláusula 74 del Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, la inversión real adicional reconocida en esta cláusula no incrementará la responsabilidad patrimonial de la Administración.

*Séptima. Plazo de ejecución.*

Se mantiene el plazo máximo establecido en el Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, para la construcción y puesta en servicio de las obras de ampliación de capacidad de la autopista AP-9. No obstante, dado que para ejecutar las actuaciones de rehabilitación del puente actual recogidas en el proyecto, es necesaria la previa puesta en servicio de los nuevos carriles, se fija como plazo máximo de ejecución de las actuaciones de rehabilitación del puente actual, doce meses, contados a partir de la puesta en servicio de las obras de ampliación de capacidad del mismo.

Para las obras a que se refiere la cláusula quinta, se fija un plazo máximo de ejecución de 12 meses contados a partir de la fecha de aprobación del proyecto correspondiente o, en su caso, de la previa disponibilidad de terrenos.

*Octava. Garantías de construcción y de explotación.*

En cuanto al régimen de garantías de construcción y de explotación se estará a lo dispuesto en las cláusulas tercera y cuarta del Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre.

*Novena. Sistema de compensación y coste de las obras e inversión realizada por las actuaciones que son objeto de esta adenda.*

Se mantiene lo previsto en las cláusulas tercera y sexta del Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, salvo en lo que se indica a continuación:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ha considerado como coste de ejecución de las obras las cantidades adicionales reconocidas en la cláusula tercera, sin incluir la inversión correspondiente a la renovación del enlace de Sigüeiro. En consecuencia, y a efectos del cálculo de la inversión real resultante de acuerdo con la cláusula sexta del mencionado convenio, se consideran costes de las obras (IVA no incluido), 56.996.485,76 € y 138.169.357,25 €, al que se añadirán el coste de las apropiaciones, proyectos y dirección y control de obra.



También se incluirá en el cálculo de la inversión real el coste de las obras de reposición del viario municipal y de medidas contra el ruido, recogidos en la cláusula quinta, así como el coste del estudio previo de soluciones de ampliación, de acuerdo con lo establecido en la cláusula sexta.

En lo relativo al incremento extraordinario de tarifas en los recorridos con pago directo por los usuarios de la autopista AP-9, en todos sus tramos, este será de aplicación en 2018 en la fecha en la que esta adenda empiece a surtir efectos, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula undécima, y simultáneamente con las revisiones ordinarias de tarifas en los años sucesivos.

Por lo tanto, el párrafo primero de la cláusula sexta del Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, quedaría redactado de la siguiente forma: «Como sistema de compensación por la inversión realizada, así como por las demás obligaciones que Audasa asume en virtud del presente Convenio, es decir la totalidad de las inversiones necesarias para la ejecución de las obras y su posterior conservación y explotación, se establece un incremento extraordinario de tarifas en los recorridos con pago directo por los usuarios de la autopista AP-9, en todos sus tramos, del 1 por 100 anual acumulativo durante veinte años, de aplicación en 2018 en la fecha en la que esta adenda empiece a surtir efectos, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula undécima, y simultáneamente con las revisiones ordinarias de tarifas en los años sucesivos. Este incremento extraordinario de tarifas no será aplicable por tanto, a los recorridos a que se refiere el Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo.»

*Décima. Seguimiento y control del Convenio y de la presente adenda.*

Para el seguimiento y control del Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, y de la presente Adenda, se mantiene lo establecido en la cláusula octava de dicho Convenio.

*Undécima. Vigencia del convenio.*

Esta adenda al Convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre tendrá efectos a partir del día que entre en vigor el Real Decreto que la apruebe.

Y, para su constancia y en prueba de conformidad, firman la presente Adenda al convenio aprobado por Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, de acuerdo con la normativa que rige la concesión y sujeto, previo cumplimiento de los trámites preceptivos, a la aprobación del Gobierno de la Nación, en el lugar y fecha indicados en su encabezamiento.—Por la Administración del Estado, José Luis Ábalos Meco.—Por Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A., Andrés Muntaner Pedrosa.