

### III. Otras disposiciones

#### MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**29195** *RESOLUCION de 27 de noviembre de 1990, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se autoriza la emisión de obligaciones simples por parte de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero.*

En virtud de lo dispuesto en las Ordenes de 3 de febrero de 1987 y de 14 de noviembre de 1989 sobre emisión, negociación y cotización en España de valores denominados en pesetas, emitidos por organismos internacionales, Estados extranjeros y las agencias o instituciones con garantía expresa de éstos, y vista la documentación presentada por la Comunidad Europea del Carbón y del Acero he resuelto:

Primero.—Autorizar a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero la realización de una emisión de obligaciones simples, por un importe de 15.000 millones de pesetas.

Segundo.—Características de las obligaciones:

2.1 Las obligaciones, numeradas del 1 al 150.000 inclusive, serán al portador, el valor nominal de cada una de las obligaciones será de 100.000 pesetas.

2.2 El precio de la emisión será el 101,70 por 100 del valor nominal de las obligaciones.

2.3 El tipo de interés nominal será fijo, del 13,50 por 100, pagadero por anualidades vencidas. El rendimiento bruto anual para el obligacionista, sin descuento de comisiones, será del 13,48 por 100.

2.4 La amortización de los títulos se producirá a los cinco años de la fecha de emisión, sin posibilidad de amortización anticipada. El precio de reembolso será el 100 por 100 del valor nominal de las obligaciones.

Tercero.—Se autoriza la libre cotización, negociación y circulación en España de los valores a que se refiere la presente Resolución.

Cuarto.—Estas obligaciones tendrán la consideración de efectos públicos en cuanto a su admisión a cotización oficial en Bolsa.

Asimismo, dichos valores podrán ser incluidos en el sistema de liquidación y compensación de operaciones en Bolsa y depósitos de valores mobiliarios, previstos en el Decreto 1128/1974, de 25 de abril.

Quinto.—La adquisición por inversores españoles de estos valores tendrá la consideración de inversión exterior, siéndole de aplicación el Real Decreto 2374/1986, de 7 de noviembre.

En todo lo no previsto en la presente Resolución, será de aplicación lo establecido en la Orden de 3 de febrero de 1987, del Ministerio de Economía y Hacienda, y demás legislación aplicable.

Madrid, 27 de noviembre de 1990.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

**29196** *RESOLUCION de 29 de noviembre de 1990, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora y el número complementario del sorteo de la Lotería Primitiva, celebrado el día 29 de noviembre de 1990.*

En el sorteo de la Lotería Primitiva, celebrado el día 29 de noviembre de 1990, se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 23, 25, 34, 40, 27, 9.

Número complementario: 37.

El próximo sorteo, correspondiente a la semana número 49/1990, que tendrá carácter público, se celebrará el día 6 de diciembre de 1990, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Los premios caducarán una vez transcurridos tres meses, contados a partir del día siguiente a la fecha del sorteo.

Madrid, 29 de noviembre de 1990.—El Director general, P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

#### MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

**29197** *REAL DECRETO 1547/1990, de 30 de noviembre, por el que se modifican determinadas cláusulas de la concesión de «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima».*

El importante volumen de tráfico que soportan las principales vías de comunicación y el incremento del parque automovilístico hacen necesarias constantes actuaciones de los poderes públicos dirigidas a la construcción de infraestructuras. En unos casos se precisan nuevas carreteras en corredores de tráfico cuyas vías se encuentran colapsadas; en otros, conviene la ampliación de las infraestructuras existentes.

Esta situación se produce en estos momentos en la provincia de Barcelona y más concretamente en la comarca del Maresme, donde la carretera nacional II soporta diariamente una intensidad media diaria de vehículos que obliga a la construcción de alguna vía alternativa. En situaciones similares se encuentran ciertos tramos de las autopistas de peaje cuya concesión está otorgada a «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima».

Por ello, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y la Empresa concesionaria citada han llegado a un convenio de modificación de las cláusulas concesionales que significa que por parte de la Empresa se procederá a la construcción de una ampliación de la autopista A-19 Barcelona-Massanet, desde la localidad de Mataró hasta Malgrat, incluyendo en Mataró una variante libre de peaje para los movimientos internos. Igualmente, prevé el Convenio que se aprueba con este Real Decreto la construcción de carriles adicionales en diferentes itinerarios de la concesión de ACESA. El montante total de la inversión prevista, de 65.000 millones de pesetas, se realizará con cargo a los fondos de la Sociedad concesionaria y acudiendo al endeudamiento interior o exterior. En este último supuesto, el endeudamiento se realizará sin seguro de cambio.

Por otra parte, y junto a determinadas especificidades contables y financieras recogidas en el Convenio, se dispone una reducción de tarifas del 50 por 100 en el tramo Montgat-Mataró, estableciendo así una clara similitud entre los dos tramos del itinerario de la comarca del Maresme y una relativa homogeneidad con las tarifas vigentes del resto de las autopistas del Estado en la región.

Finalmente, en cumplimiento de los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de Autopistas en Régimen de Concesión, elaborados los estudios económico-financieros con las mismas bases estimadas en la concesión vigente, se garantiza el equilibrio económico-financiero de la Sociedad mediante la ampliación del plazo concesional que terminará en el año 2016.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 30 de noviembre de 1990,

DISPONGO:

Artículo 1.º El régimen jurídico de la concesión de que es titular «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», 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.

Art. 2.º «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», asumirá a su cargo, a partir del día 1 de enero del año 1991, las diferencias de cambio que se produzcan en los préstamos en divisas, que puedan suscribirse en el futuro por la misma, tanto en el pago de intereses como en la amortización de principales, si bien seguirá gozando de las bonificaciones fiscales establecidas en sus cláusulas concesionales.

Art. 3.º Quedan sin efecto los límites fijados en el apartado 4 de la base 4.ª del pliego de bases del concurso de concesión aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 27 de julio de 1966, y en el artículo 3.º del Decreto 165/1967, de 26 de enero, por el que se adjudicó la concesión.

Art. 4.º El período de financiación de la sociedad, establecido en el artículo 6.º del Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, queda ampliado hasta el 31 de agosto del año 2016.

Art. 5.º A partir del día 1 de enero del año 1991 no resultará de aplicación a «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», 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 a partir de dicha fecha el carácter de reservas de libre disposición las hasta ahora constituidas de acuerdo con el mencionado punto b) de la citada cláusula.

Art. 6.º Uno.—Las tarifas base de aplicación al tramo Mataró-Malgrat, continuación del Montgat-Mataró, ambos de la autopista A-19, Barcelona-Massanet, en pesetas del año 1990, son las siguientes:

Ligeros: 5,60 pesetas/kilómetro.  
Pesados 1: 9 pesetas/kilómetro.  
Pesados 2: 11,20 pesetas/kilómetro.

Dos.—Una vez en explotación el tramo Mataró-Malgrat, con cobro de peaje, y a partir de la puesta en servicio del tramo Trinidad-A-19, del segundo cinturón de Barcelona, se procederá a la bonificación de un 50 por 100 en las tarifas de aplicación a las diferentes categorías de vehículos en el tramo Montgat-Mataró. Esta reducción se practicará sobre las tarifas de aplicación vigentes en cada momento, antes de impuestos y redondeos.

Art. 7.º La ampliación de autopista a que se refiere el presente Real Decreto forma parte de la concesión unificada fijada por el Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, siendo 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.

Art. 8.º Se establece como plazo y duración de la concesión hasta el día 31 de agosto del año 2016, inclusive.

#### DISPOSICION FINAL

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

Dado en Madrid a 30 de noviembre de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo,  
JAVIER LUIS SAENZ COSCULLUELA

#### CONVENIO DE MODIFICACION DE DETERMINADAS CLAUSULAS DE LA CONCESION DE LA QUE ES TITULAR «AUTOPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S. A.»

En Madrid, a 30 de noviembre de 1990.

#### REUNIDOS:

Por una parte don Javier Luis Sáez Cosculluela, Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, que obra en nombre y representación del Estado español.

Por otra parte don José Vilarasau Salat, Presidente del Consejo de Administración y que actúa en nombre y representación de «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima».

Reconociéndose ambas partes suficientemente capacitadas para celebrar este convenio, al amparo de los artículos 24 y 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, y de la cláusula 103 y concordantes 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.

#### MANIFIESTAN:

Primero.—Que «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (en adelante «Autopistas, C.E.S.A.»), titular de las concesiones de los tramos de autopista Barcelona-La Jonquera, Montgat-Mataró, Barcelona-Tarragona, Montmeló-Papiol y Zaragoza-Mediterráneo, unificado por Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, ha solicitado la ampliación de la sección del tramo Granollers-Massanet mediante la construcción, conservación y explotación de un tercer carril y de los tramos Molins de Rei-Papiol y Montmeló-Granollers mediante la construcción, conservación y explotación de sendos cuartos carriles entre los puntos kilométricos que más tarde se indican.

Segundo.—Que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo considera que, transcurridos ya más de veinte años de explotación de algunas de las autopistas cuya concesión ostenta «Autopistas, C.E.S.A.», ésta puede asumir el riesgo de diferencias de cambio en los futuros posibles préstamos en divisas que pudiere precisar, siendo el momento adecuado para tal modificación del clausulado concesional, el de la concertación de este convenio. Las medidas que en el mismo se contienen son

consecuencia lógica de la novación modificativa del negocio concesional y tienen por objeto, a la vista de su nuevo ámbito y sobre las mismas bases que la concesión otorgada, garantizar una equilibrada y adecuada equivalencia de obligaciones y derechos de las partes en el negocio jurídico.

Tercero.—Que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a la vista de los estudios realizados, que ponen de relieve un incremento sustancial del tráfico viario en toda la zona del Maresme, en la provincia de Barcelona, considera que el tramo Montgat-Mataró de la autopista A-19, Barcelona-Massanet, resulta insuficiente para la prestación adecuada del servicio, por lo que debe procederse a su ampliación hasta las cercanías de Malgrat, incluyendo, sin solución de continuidad, una variante en Mataró libre de peaje para los movimientos internos, así como a una adecuación de sus precios a la nueva situación funcional que se crea.

Asimismo, como consecuencia de este incremento sustancial del tráfico, los volúmenes alcanzados en el tramo Montgat-Mataró aconsejan la ampliación a tres carriles del tramo comprendido entre el enlace de la A-19 con el Segundo Cinturón de Ronda (Trinitat-Mongat) y la bifurcación de Mataró en el punto kilométrico 23,500, aproximadamente, de la A-19, siendo imprescindible, para el establecimiento de un nuevo sistema de tarifas en el tramo Montgat-Mataró, que la conexión con el Segundo Cinturón se encuentre construida y en servicio.

Cuarto.—Que con el fin de regular las particulares condiciones a que habrán de sujetarse las ampliaciones referidas, las partes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 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 acuerdo con las siguientes

#### CLAUSULAS:

Primera. *Ampliación de la autopista A-19, Barcelona-Massanet, en el tramo Mataró-Malgrat.*—«Autopistas, C.E.S.A.», construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión que actualmente ostenta, la prolongación del tramo Montgat-Mataró de la autopista A-19, hasta su conexión con la carretera N-II, en el punto kilométrico 684, próximo a la localidad de Palafròls, incluyendo como nexo de unión entre los tramos Montgat-Mataró y Mataró Malgrat, la variante de circunvalación de la ciudad de Mataró. Todo ello en base al proyecto aprobado por el MOPU para dicha variante y al que se encuentra en trámite de aprobación para el tramo Mataró-Malgrat, prolongación del Montgat-Mataró, siempre que resulte aprobado sin modificaciones sustantivas en su actual redacción.

El presupuesto de las obras, incluidos el coste de las expropiaciones y de la reposición de servicios afectados se establece a efectos del presente convenio en 47.500 millones de pesetas del año 1990. La necesidad de adaptar los enlaces al sistema de peaje y el establecimiento de los propios locales de control y cobro del mismo, determinan unos gastos de proyecto y planificación y en definitiva de primer establecimiento, cuyo presupuesto se fija a todos los efectos en doscientos millones de pesetas.

Con el fin de que no resulte afectado el normal desenvolvimiento de la concesión de que es titular «Autopistas, C.E.S.A.», en los momentos actuales, el importe exacto de la inversión y sus correspondientes cargas financieras serán instrumentados por la Sociedad Concesionaria en sus cuentas de forma separada y con la titulación adecuada, pudiendo revalorizarse en forma análoga a la contemplada en las Ordenes de 18 de mayo y 7 de junio de 1976, sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje («Boletín Oficial del Estado» de 21 de mayo y 19 de junio de 1976), hasta aparecer el primer ejercicio con resultado positivo de la cuenta de pérdidas y ganancias separada y como máximo hasta el ejercicio 2004. A esta cuenta de pérdidas y ganancias separada se imputarán los ingresos y la totalidad de los gastos (incluso gastos financieros) del tramo Mataró-Malgrat y la parte proporcional de los gastos generales que corresponda en función de los kilómetros de recorrido.

«Autopistas, C.E.S.A.», habrá de sujetarse a los proyectos mencionados en el párrafo primero de esta cláusula, con las modificaciones que en el segundo de ellos comporte su adaptación al sistema de peaje, con lo que deberá presentar, para su aprobación por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en el plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de este convenio, el proyecto definitivo de construcción del nuevo tramo de autopista Mataró-Malgrat, que incluirá la construcción de un área de servicio, que será ubicada atendiendo las necesidades del tráfico y las conveniencias de los usuarios.

El plazo de puesta en servicio será de treinta y seis meses, previa la disponibilidad de los terrenos necesarios para la construcción y a contar desde la fecha de la adjudicación definitiva de dichas obras, cuyo trámite se iniciará tan pronto se produzca la aprobación por la Administración del correspondiente proyecto definitivo.

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.

Segunda. *Ampliación de las autopistas concedidas a «Autopistas, C.E.S.A.», uicadas por Real Decreto 126/1984.*—«Autopistas, C.E.S.A.»,

construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión de que es titular, un tercer carril por calzada en el tramo Granollers-Massanet de la autopista Barcelona-La Jonquera, entre los puntos kilométricos 133 y 85, y un cuarto carril, también por calzada, entre los puntos kilométricos 11 y 14,5 del tramo Molins de Rei-El Papiol de la autopista Barcelona-Tarragona (A-2), y 135,5 y 133 del tramo Montmeló-Granollers de la autopista Barcelona-La Jonquera (A-7), de acuerdo con los proyectos sometidos al MOPU para su aprobación.

Los costes y duración de las obras de construcción del tercer carril se establecen, a efectos del presente convenio, en 14.500 millones de pesetas del año 1990 y treinta y seis meses, y de los cuartos carriles en 2.000 millones de pesetas del mismo año y quince meses para el de la A-2 y 1.000 millones de pesetas, también de 1990, y dieciocho meses para el de la A-7, siempre a contar desde la fecha de la adjudicación definitiva de dichas obras, cuyo trámite se iniciará tan pronto se produzca la aprobación por la Administración de los proyectos constructivos correspondientes. Los costes reseñados incluyen los conceptos de expropiaciones y reposición de servicios afectados. Los gastos de proyecto y demás gastos considerables como de primer establecimiento ascienden para estas modificaciones a la suma de 100 millones de pesetas.

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.

Tercera. *Modificaciones en el régimen económico-financiero de la concesión.*—«Autopistas, C.E.S.A.», asumirá a su cargo a partir del 1 de enero de 1991 las diferencias de cambio que se produzcan en los préstamos en divisas, que puedan suscribirse en el futuro por la misma, tanto en el pago de intereses como en la amortización de principales, si bien seguirá gozando de las bonificaciones fiscales establecidas en sus cláusulas concesionales, incluyendo aquellas que se refieren a emisiones de empréstitos tanto para la financiación como para la refinanciación.

Esta asunción se hace sobre la base de la efectiva autorización por la Administración de empréstitos emitidos por la Sociedad concesionaria, representados por obligaciones u otros valores mobiliarios, con las bonificaciones fiscales establecidas en las cláusulas concesionales de «Autopistas, C.E.S.A.».

Quedan sin efecto a partir de la firma de este convenio los límites fijados en el apartado 4 de la base cuarta de la Orden de 27 de julio de 1966 y el artículo tercero del Decreto de adjudicación, y del período máximo de financiación a que se refiere la cláusula 46 del pliego de las generales que queda ampliado hasta el final de la concesión.

Queda asimismo sin efecto a partir del primero de enero de 1991 la obligación dimanante de la cláusula 54, apartado b), del pliego de las generales, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, y adquieren el carácter de reservas de libre disposición las constituidas hasta la fecha de acuerdo con el mencionado punto b) de la cláusula 54.

A fin de mantener una política de dividendos estable, que no se vea afectada en los momentos en que se producen situaciones punta de carga financiera, derivadas del endeudamiento necesario para llevar a término las inversiones previstas en este convenio, la Administración autoriza a la Sociedad concesionaria para disponer de los excedentes del Fondo de Reversión, calculados como diferencia entre el Fondo de Reversión que conste cada año en el Balance y el mínimo derivado de la fórmula establecida en el plan económico-financiero aprobado en octubre de 1984, todo ello previo cumplimiento de las obligaciones fiscales y, como máximo, hasta el año 2004 o hasta el momento en que la cuenta de Pérdidas y Ganancias separada, a que se refiere el párrafo tercero de la cláusula primera, dé resultados positivos.

Cuarta. *Régimen de tarifas.*—Las tarifas base de aplicación al nuevo tramo Mataró-Malgrat, continuación del tramo Montgat-Mataró, ambos de la autopista A-19, Barcelona-Massanet, en pesetas de 1990, son las siguientes:

- Ligeros: 5,60 pesetas por kilómetro.
- Pesados 1: 9,00 pesetas por kilómetro.
- Pesados 2: 11,20 pesetas por kilómetro.

Una vez en explotación el tramo Mataró-Malgrat, con cobro de peaje y a partir de la puesta en servicio del tramo Trinidad-A.19 del Segundo Cinturón de Barcelona, se procederá a la bonificación de un 50 por 100 en las tarifas de aplicación a las diferentes categorías de vehículos en el tramo Montgat-Mataró. Esta reducción se practicará sobre las tarifas de aplicación vigentes en cada momento, antes de impuestos y redondeos y no implicará ningún otro cambio en el régimen jurídico concesional.

Quinta. *Barreras de peaje.*—El sistema de cobro de peaje del nuevo tramo Mataró-Malgrat de la autopista Barcelona-Massanet será del tipo denominado abierto, mediante la instalación de las siguientes barreras que deberán contemplarse en el proyecto de construcción.

Dos barreras troncales, una situada en las cercanías de Arenys de Mar y la otra en el tramo Pineda-Palafolls, en las proximidades de Malgrat.

Tres barreras de ramal, situadas cada una de ellas en los accesos de Arenys de Mar, Sant Andreu de Llavaneres y Sant Vicens de Montalt. En la parte del nuevo tramo de autopista que constituye la circunvalación o variante de Mataró no existirá barrera alguna de peaje.

El tráfico entre los municipios de las zonas próximas a la autopista, que en su movimiento no precise atravesar ninguna de las barreras de peaje antes citadas en los párrafos dos y tres de esta cláusula, no estará sujeto al pago de ninguna contraprestación económica en sus entradas y salidas de la autopista.

Sexta. *Prórroga de la concesión.*—La concesión unificada de que es titular «Autopistas, C.E.S.A.», según el Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, queda prorrogada en diez años más, plazo que se computará de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula adicional primera.

Séptima. *Integración en la concesión.*—La ampliación de autopista a que se refiere el presente convenio forma parte de la concesión unificada fijada por el Real Decreto 126/1984, siendo aplicable en consecuencia la normativa jurídica, administrativa, fiscal y de cualquier otra índole de la primitiva concesión, en todo lo no modificado como consecuencia de este convenio.

Octava. *Plan económico-financiero.*—La Sociedad concesionaria presentará un plan económico-financiero que refleje la situación actualizada de «Autopistas, C.E.S.A.», con las modificaciones que este convenio introduce y, en particular, recalculando las dotaciones del fondo de reversión, de acuerdo con el nuevo término concesional. Dicho plan entrará en vigor una vez se publique en el «Boletín Oficial del Estado» el correspondiente Real Decreto de aprobación del presente convenio.

Terminada la construcción de los carriles adicionales y del nuevo tramo de autopista, la Sociedad concesionaria procederá en el plazo de tres meses al reajuste del plan económico-financiero, a la vista de la inversión realizada, tal y como señala la cláusula 47 del pliego de las generales.

#### CLAUSULAS ADICIONALES

Primera.—Con independencia del plazo de puesta en servicio que se contempla en el párrafo penúltimo de la cláusula primera, la duración del plazo de construcción del tramo Mataró-Malgrat, de la autopista A-19, Barcelona-Massanet, se establece, a los efectos previstos en la cláusula sexta del presente convenio, en veinte meses. En consecuencia, el plazo de duración de la concesión a que se refiere el Real Decreto 126/1984, de 25 de enero, concluirá el día 31 de agosto del año 2016.

Segundo.—En el supuesto de que el tráfico alcanzara a lo largo del período concesional en el tramo Arenys de Mar-San Pol, en términos de I.M.D., una intensidad igual o superior a 30.000 vehículos durante el período de un año, «Autopistas, C.E.S.A.», deberá proceder a la ampliación, a su cargo, de la calzada de circulación entre los puntos citados, mediante la construcción de un tercer carril en ambos sentidos, en un plazo no superior a dieciocho meses, a contar desde la aprobación del correspondiente proyecto.

Tercera.—En el caso de que se produzcan modificaciones de lo pactado en el presente convenio, existirá la facultad de ambas partes de su denuncia y resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados. En el caso de la cláusula tercera, dará lugar a la aplicación, para la financiación de las inversiones que se contemplan en el mismo, de lo establecido en el párrafo tercero del artículo noveno del Real Decreto 165/1967, de 26 de enero, por el que se adjudicó la concesión.

Y para que así conste, firman el presente convenio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, y sujeto a la aprobación del Gobierno en el lugar y fecha al principio indicados.—Firmado: El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Luis Sáenz Cosculluela.—El Presidente del Consejo de Administración de ACESA, José Vilarasau Salat.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**29198** *ORDEN de 19 de octubre de 1990 por la que se dispone que el Instituto de Formación Profesional de Benavente (Zamora), se denomine en lo sucesivo Instituto de Formación Profesional «Los Sauces».*

Examinado el expediente incoado por el Instituto de Formación Profesional de Benavente (Zamora), ubicado en avenida de Federico Silva, 48, solicitando que el mencionado Instituto se denomine «Los Sauces».

Vistos los informes favorables emitidos por los distintos órganos que han intervenido en el presente expediente, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.º del Reglamento provisional de los Centros