

# MINISTERIO DE FOMENTO

**3744**

*REAL DECRETO 315/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista Villalba-Adanero como variante de la carretera N-VI a su paso por la población de Guadarrama.*

Por el Decreto 129/1968, de 18 de enero, se adjudicó a Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Villalba-Villacastín, por un plazo de 50 años a partir de la fecha de publicación de dicho decreto en el «Boletín Oficial del Estado», que tuvo lugar el 29 de enero de 1968.

Por el Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre, se adjudicó a Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje: autopista A-6, conexión con Segovia, y autopista A-6, conexión con Ávila, y para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, a partir del 30 de enero de 2018, en los términos contenidos en la variante VT-B, TGE, de su oferta, que contemplaba, como obras adicionales, un importante aumento de capacidad entre el nudo M-50 en Las Matas y San Rafael. Dicho real decreto fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el día 18 de noviembre de 1999, estableciéndose una duración de la concesión entre un mínimo de 32 y un máximo de 37 años, contados a partir del día siguiente al de la referida fecha de publicación. Según establece el real decreto citado, la duración exacta en años de la concesión se fijará tomando en consideración la evolución real del tráfico que se evaluará transcurridos 20 años desde su inicio, de acuerdo con el contenido de la cláusula 33 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el concurso, aprobado por la Orden del Ministerio de Fomento, de 7 de julio de 1999.

De acuerdo con el referido pliego de cláusulas administrativas y con el real decreto de adjudicación, se constituyó, en tiempo y forma, la sociedad Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, como empresa titular de la concesión de que se trata, con la que se firmó el correspondiente contrato de concesión.

Con efectos de 1 de julio de 2002, Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, realizó cesión de rama de actividad de la autopista Villalba-Adanero a favor de Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, al amparo del artículo 112.6 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

En este momento, Ibérica de Autopistas, S. A., es la poseedora del 100 por ciento de las acciones de las dos concesionarias citadas.

En el año 1992, la Dirección General de Carreteras redactó un estudio informativo sobre posibles alternativas para la variante de Guadarrama que fue objeto de declaración de impacto ambiental en 1996, en la que se establecía como mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental la denominada solución A, consistente en utilizar como variante la infraestructura existente de la autopista A-6, para lo cual resulta preciso efectuar los necesarios enlaces y ampliar dicha infraestructura para hacer frente a la demanda de tráfico derivada del nuevo uso.

Esta solución supone la utilización gratuita para todo el tráfico, tanto ligero como pesado, que lo use en ambos sentidos, del tramo de la autopista de peaje A-6 entre el enlace en Villalba con la carretera N-VI (p. k. 39,5) y el punto kilométrico 52, actual conexión para entrada a la A-6 hacia Madrid de los camiones procedentes del puerto de Guadarrama por la carretera N-VI.

En definitiva, se considera que la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras para solucionar el problema de tráfico por la variante de Guadarrama es la más adecuada para el interés público y de mayor eficiencia por las ventajas que aporta, al utilizar para el tráfico de paso por la carretera N-VI en la localidad de Guadarrama la autopista de peaje existente, completándose con la realización de determinadas actuaciones y obras de ampliación de aquella, lo que, aparte del ahorro de recursos, supondrá un menor impacto medioambiental, evitará nuevas barreras de expansión para las poblaciones, especialmente Guadarrama, y reducirá las afecciones a particulares por motivos de expropiación.

Corresponde resarcir a Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y a Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del

Estado, de los gastos que la ejecución de las obras necesarias comporten, así como de los posibles efectos negativos que sobre el tráfico de la autopista Villalba-Adanero pudiera tener la solución adoptada y de los mayores costes de explotación.

A la vista de lo anterior, con el fin de regular las condiciones a que habrán de ajustarse las precitadas actuaciones, 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, el Ministerio de Fomento, Autopista A-6, S. A., Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, han suscrito un convenio de modificación de determinados términos de las concesiones que las citadas sociedades ostentan.

Este real decreto cuenta con los informes de los Ministerios de Economía y de Hacienda y con la conformidad expresa de las sociedades concesionarias.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de febrero de 2004,

DISPONGO:

Artículo 1. *Aprobación del convenio.*

Se aprueba el convenio que se recoge en el anexo, entre la Administración General del Estado, Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista Villalba-Adanero como variante de la carretera N-VI a su paso por la población de Guadarrama.

Artículo 2. *Régimen jurídico de las concesiones.*

El régimen jurídico de las concesiones que ostentan las sociedades reseñadas en el artículo anterior será el actualmente vigente, con las modificaciones que se contienen en el convenio que se aprueba por este real decreto.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto surtirá efectos a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 20 de febrero de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO

**Convenio entre la Administración General del Estado, Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista Villalba-Adanero como variante de la carretera N-VI a su paso por la población de Guadarrama**

En Madrid, a 20 de febrero de 2004.

REUNIDOS

De una parte, don Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Ministro de Fomento, que actúa en nombre y representación de la Administración General del Estado.

De otra parte, don José María Morera Bosch y don Juan Zabía Lasala como Administradores Mancomunados, que actúan en nombre y representación de Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, en virtud de las facultades que tienen conferidas a tal fin.

Reconociéndose ambas partes con suficiente capacidad para formalizar este convenio, en el ámbito 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 por el Decreto 129/1968, de 18 de enero, se adjudicó a Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Villalba-Villacastín, por un plazo de 50 años a partir de la fecha de publicación de dicho decreto en el «Boletín Oficial del Estado», que tuvo lugar el 29 de enero de 1968.

Segundo.—Por la Orden del entonces Ministerio de Obras Públicas, de 11 de julio de 1972, se declaró integrada la concesión administrativa de la variante en la carretera de Madrid a A Coruña, con túnel para el cruce del Alto de los Leones de Castilla, en la concesión de la autopista Villalba-Villacastín.

Tercero.—Posteriormente, por el Decreto 2583/1972, de 18 de agosto, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 29 de septiembre de 1972, se adjudicó a la misma sociedad la concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo Villacastín-Adanero, como prolongación de la autopista Villalba-Villacastín, por un período que expirará el mismo día en el que concluya el de la citada autopista Villalba-Villacastín (29 de enero de 2018).

Cuarto.—Que, como consecuencia de los numerosos accidentes que se venían produciendo en la travesía de la carretera N-VI a su paso por Guadarrama (Madrid), el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobó el Real Decreto 158/1997, de 31 de enero, por el que se modificaron determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista Villalba-Villacastín, de que era titular Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado. En él se contemplaba la solución temporal de utilizar de forma gratuita dicha autopista de peaje entre su punto kilométrico 52 (p. k. 52) y Villalba, a evitar el paso por Guadarrama del tráfico pesado en sentido Madrid. Esta medida ha solucionado de forma drástica el grave problema de seguridad existente en la localidad de Guadarrama, desapareciendo completamente los accidentes graves que hasta aquel momento se producían de forma reiterada, como consecuencia de la pérdida de la capacidad de frenado de algunos vehículos pesados procedentes del puerto de Guadarrama. La citada solución temporal persiste en el momento presente, con el costo que ésta conlleva por la compensación económica a abonar a la sociedad concesionaria, en aplicación del Real Decreto-Ley 11/2001, de 22 de junio, por el que se modifica el artículo 29 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, que dejaría de producirse el 1 de julio de 2004, como consecuencia del presente convenio.

Quinto.—Que por el Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre, se adjudicó a Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje: autopista A-6, conexión con Segovia, y autopista A-6, conexión con Ávila, y para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, a partir del 30 de enero de 2018, en los términos contenidos en la variante VT-B, TGE, de su oferta, que contemplaba, como obras adicionales, un importante aumento de capacidad entre el nudo M-50 en Las Matas y San Rafael. Dicho real decreto fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el día 18 de noviembre de 1999, estableciéndose una duración de la concesión entre un mínimo de 32 y un máximo de 37 años, contados a partir del día siguiente al de la referida fecha de publicación. Según establece el real decreto citado, la duración exacta en años de la concesión se fijará tomando en consideración la evolución real del tráfico que se evaluará transcurridos 20 años desde su inicio, de acuerdo con el contenido en la cláusula 33 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el concurso, aprobado por la Orden del Ministerio de Fomento, de 7 de julio de 1999.

De acuerdo con el referido pliego de cláusulas administrativas y con el real decreto de adjudicación, se constituyó, en tiempo y forma, la sociedad Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, como empresa titular de la concesión de que se trata, con la que se firmó el correspondiente contrato de concesión.

Sexto.—Que con efectos de 1 de julio de 2002, Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, realizó cesión de rama de actividad de la autopista Villalba-Adanero a favor de Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, al amparo del artículo 112.6 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

Séptimo.—Que Ibérica de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, titular inicial de la concesión de la autopista Villalba-Villacastín-Adanero, posteriormente, mediante aportación de rama de actividad, cedió dicha titularidad a Autopista A-6, S. A., Concesionaria del Estado, como se recoge en el manifiesto anterior.

Asimismo, Ibérica de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, presentó la oferta que resultó adjudicataria del concurso para la construcción, conservación y explotación de la autopista A-6, conexión con Segovia; A-6, conexión con Ávila, y para la conservación y explotación de la autopista Villalba-Adanero, desde el 30 de enero de 2018, constituyéndose como empresa titular de la concesión Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado.

En este momento, Ibérica de Autopistas, S. A., es la poseedora del 100 por ciento de las acciones de las dos concesionarias citadas.

Octavo.—Que, en el año 1992, la Dirección General de Carreteras redactó un estudio informativo sobre posibles alternativas para la variante de Guadarrama que fue objeto de declaración de impacto ambiental en 1996, en la que se establecía como mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental la denominada solución A, consistente en utilizar como variante la infraestructura existente de la autopista A-6, para lo cual será preciso efectuar los necesarios enlaces y ampliar dicha infraestructura para hacer frente a la demanda de tráfico derivada del nuevo uso.

Esta solución supone la utilización gratuita para todo el tráfico, tanto ligero como pesado, que lo use en ambos sentidos, del tramo de la autopista de peaje A-6 entre el enlace en Villalba con la carretera N-VI (p. k. 39,6) y el punto kilométrico 52, actual conexión para entrada a la A-6 hacia Madrid de los camiones procedentes del puerto de Guadarrama por la carretera N-VI.

Dentro de esta solución queda enmarcada la reciente puesta en servicio por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid de un nuevo acceso desde la carretera N-VI a la autopista de peaje A-6 en el p. k. 42,5, sentido Madrid, que supone el uso gratuito de tres kilómetros de la concesión por el tráfico proveniente de la carretera nacional.

Noveno.—Que, el 24 de septiembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió un escrito a la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, del siguiente tenor:

«En relación con la variante de Guadarrama y con las valoraciones realizadas por las partes interesadas, esta Dirección General considera que el uso de la autopista A-6 entre el nudo de Villalba y el p. k. 52, puede resolver la variante de la población de Guadarrama en los términos siguientes:

1. Que el uso de la autopista A-6 como variante de la población de Guadarrama requiere la ejecución de las siguientes obras para adaptar la infraestructura a la nueva función:

a) Nuevo carril en ambas calzadas de la A-6 entre su enlace con la CN-VI en el p. k. 42,00 y el enlace del Valle de los Caídos en el p. k. 49,00. Este carril es adicional al previsto en la oferta de Iberpistas para la concesión de la autopista Ávila-Segovia con lo que, en este tramo, quedarían cuatro carriles en cada calzada.

b) Carril adicional a los dos actuales en la calzada izquierda de la autopista entre el enlace del Valle de los Caídos y el p. k. 52,00 en el que, actualmente, se encuentra la conexión entre la CN-VI y la A-6 que permite el uso de la autopista A-6 por parte de los camiones que circulan por la CN-VI sentido Madrid, evitando su paso por Guadarrama.

c) Nuevo enlace en el p. k. 52,00 entre la CN-VI y la A-6.

Estas actuaciones que conllevan la correspondiente adaptación a ellas de las estructuras existentes y del diseño de conexión de la futura nueva calzada reversible prevista en la adjudicación de la concesión de la autopista Ávila-Segovia, con las calzadas convencionales, tiene un coste de 20.152.000 euros. Si no se ejecutara simultáneamente con las obras del tercer carril, podría suponer un coste adicional del cuarto carril del 20 por ciento.

2. Que el coste actual de conservación y explotación de la autopista A-6 se incrementará como consecuencia de la ampliación de la infraestructura A-6, indicada en el apartado anterior, y del incremento de tráfico derivado de su uso como variante de la población de Guadarrama, supuesto como 7.566 de IMD, en la cifra de 481.000 euros cada año. Este tráfico y esta IMD serán el punto de referencia en el momento de la puesta en servicio del enlace en el p. k. 52,00.

3. Castellana de Autopistas se hará cargo en su integridad de la inversión para la construcción de las obras previstas, de los costes de conservación y explotación de éstas durante el período concesional y de los perjuicios que para la “Autopista A-6 SACE” y para ella misma suponga la fuga de tráfico derivado de la liberación de pago de peaje en un tramo importante de su concesión.

Todo lo anterior supone, o puede suponer, un cambio de los contratos concesionales de los que son titulares “Autopista A-6, SACE” y “Castellana de Autopistas, SACE” correspondiendo por tanto la modificación de los

actuales reales decretos concesionales en tanto que suponga un cambio del equilibrio económico-financiero de ambas concesiones.

Lo que le comunico a los efectos de que esa Subdelegación lleve a cabo los trámites necesarios para hacer posible, en los términos descritos, la variante de Guadarrama.»

Décimo.—Que, atendiendo lo solicitado por la Dirección General de Carreteras, la Delegación del Gobierno procedió a estudiar el tema de que se trata, manteniendo los oportunos contactos con la sociedad concesionaria de la autopista.

En el transcurso de dichos contactos se produjeron tanto un cambio de criterio con respecto a la imputación entre las sociedades concernidas sobre la aplicación de las medidas que se debían adoptar y sus posibles formas de compensación, como la aprobación el 20 de diciembre de 2002 por parte del Ministerio de Fomento del estudio informativo de la tercera calzada entre los enlaces del Valle de los Caídos y San Rafael y la promulgación de la nueva Ley del Catastro, circunstancias todas ellas que obligaban a la reconsideración de determinados elementos que afectaban a la resolución convencional del objeto del presente convenio.

Como consecuencia de todo ello, Ibérica de Autopistas, S. A. (Iberpistas), actuando en nombre de ambas sociedades concesionarias como accionista único de ellas, con fecha 10 de junio de 2003, remitió a la referida Delegación copia del escrito y documentación complementaria que había enviado a la Dirección General de Carreteras, referente a la tantas veces aludida variante de Guadarrama.

Del contenido de los documentos citados se desprendía que las circunstancias para el desarrollo del oportuno convenio para la realización de la variante habían cambiado sustancialmente, al interferir las obras de la variante con las de la ampliación de la autopista A-6. A la vista de lo cual, para poder continuar con el proceso de redacción y negociación del convenio, con fecha 20 de junio de 2003, la Delegación del Gobierno solicitó informe de la Dirección General de Carreteras acerca de los nuevos planteamientos de Iberpistas.

Undécimo.—Que, en respuesta a dicha solicitud, con fecha 10 de septiembre de 2003, el citado centro directivo mostró su conformidad con la propuesta de la sociedad concesionaria, a efectos del correspondiente convenio a tramitar por la Delegación del Gobierno. A dicho escrito se acompaña el compromiso asumido por Iberpistas, que por su interés se transcribe a continuación:

«En relación con la variante de Guadarrama y con las valoraciones realizadas por las partes interesadas, considera que el uso de la autopista A-6 entre el nudo de Villalba y el p. k. 52, puede resolver la variante de la población de Guadarrama en los términos siguientes:

1. Que el uso de la autopista A-6 como variante de la población de Guadarrama requiere la ejecución de las siguientes obras para adaptar la infraestructura a la nueva función:

a) Nuevo carril en ambas calzadas de la A-6 entre su enlace con la CN-VI en el p. k. 42,00 y el enlace del Valle de los Caídos en el p. k. 47,00. Este carril es adicional al previsto en la oferta de Iberpistas para la concesión de la autopista Ávila-Segovia con lo que, en este tramo, quedarían cuatro carriles en cada calzada.

b) Carril adicional a los dos actuales en la futura nueva calzada izquierda de la autopista, entre el enlace del Valle de los Caídos y el p. k. 52,00 en el que actualmente se encuentra la conexión entre la CN-VI y la A-6, que permite el uso de la autopista A-6 por parte de los camiones que circulan por la CN-VI, sentido Madrid, evitando su paso por Guadarrama.

c) Nuevos enlaces en el p. k. 52,00 entre la CN-VI y la A-6.

Estas actuaciones, que conllevan la correspondiente adaptación a ellas de las estructuras existentes y del diseño de conexión de la futura nueva calzada reversible prevista en la adjudicación de la concesión de la autopista Ávila-Segovia, con las calzadas convencionales, tiene un coste, a precios de 2001, de 22.075.175 euros. Si no se ejecutara simultáneamente con las obras del tercer carril, podría suponer un coste adicional del 20 por ciento.

2. Que el coste actual de conservación y explotación de la autopista A-6 se incrementará, como consecuencia de la ampliación de la infraestructura A-6 indicada en el apartado anterior y del incremento de tráfico derivado de su uso como variante de la población de Guadarrama, supuesto como 7.566 de IMD, en la cifra, a precios de 31 de diciembre de 2001, de 604.378 euros cada año. Este tráfico y esta IMD serán el punto de referencia en el momento de la puesta en servicio del enlace en el p. k. 52,00.

3. Que Autopista A-6 y Castellana de Autopistas se harán cargo en su integridad de la inversión para la construcción de las obras previstas, de sus costes de conservación y explotación durante el período concesional

y de los perjuicios que para ambas concesiones supongan la fuga de tráfico derivado de la liberación del pago de peaje en un tramo importante de su concesión.

4. Que la primera fase de la variante (construcción del ramal 1) esté en servicio a los seis meses de la publicación del correspondiente real decreto o, en su caso, a los seis meses de la obtención de la correspondiente autorización dada por la Dirección General de Carreteras, una vez que haya obtenido la declaración de impacto ambiental positiva del citado ramal.

5. Que el tráfico sentido Madrid tendrá una limitación de uso los domingos por la tarde o días equivalentes de “operación retorno”, hasta que no estén incluidas las obras de ampliación de carriles previstas en este convenio.

6. Que todo lo anterior supone un cambio de los contratos concesionales de los que son titulares “Autopista A-6, SACE” y “Castellana de Autopistas, SACE”, correspondiendo, por tanto, la modificación de los reales decretos concesionales para restablecer el equilibrio económico-financiero de ambas concesiones.»

Duodécimo.—Que, a la vista de todo lo anteriormente expuesto, se considera que la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras para solucionar el problema de tráfico por la variante de Guadarrama es la más adecuada para el interés público y de mayor eficiencia por las ventajas que aporta, al utilizar para el tráfico de paso por la carretera N-VI en la localidad de Guadarrama la autopista de peaje existente, completándose con la realización de determinadas actuaciones y obras de ampliación de aquélla, lo que, aparte del ahorro de recursos, supondrá un menor impacto medioambiental, evitará nuevas barreras de expansión para las poblaciones, especialmente Guadarrama, y reducirá las afecciones a particulares por motivos de expropiación.

Decimotercero.—Que corresponde resarcir a Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, y a Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, del importe de las inversiones y los gastos que la ejecución de las obras necesarias comporten, así como de los posibles efectos negativos que sobre el tráfico de la autopista Villalba-Adanero pudiera tener la solución adoptada y de los mayores costes de explotación, a cuyo fin se establecen en el presente convenio las medidas que se reflejan en sus cláusulas tercera y sexta.

Es de considerar que los efectos económico-financieros, tanto de las inversiones y gastos a que se obligan las sociedades concesionarias afectadas, como de las medidas de resarcimiento que se adoptan, determinan, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 47 del pliego de cláusulas generales aprobado por el Decreto 215/1973, de 25 de enero, la necesidad de la modificación de los respectivos planes económico-financieros que deberá ser planteada, con posterioridad, por cada una de ellas en función de sus circunstancias específicas.

Decimocuarto.—A la vista de lo anterior, con el fin de regular las condiciones a que habrán de ajustarse las precitadas actuaciones, 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

## CLÁUSULAS

Primera.—Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, proyectará, construirá y conservará un carril adicional por calzada entre los p. k. 42,5 y p. k. 47,5 de la autopista A-6; un carril adicional en la futura nueva calzada sentido Madrid de la autopista A-6, entre los puntos kilométricos 47,5 y 52,0; dos ramales de acceso para conectar las calzadas de la autopista A-6, sentido A Coruña (nueva y actual cuando pase a ser reversible), con la carretera N-VI, y un ramal de conexión de la carretera N-VI con la calzada de la autopista A-6, sentido Madrid, en las inmediaciones del p. k. 52 de la primera, así como la adaptación del ramal de conexión de la carretera N-VI con la autopista A-6, existente en la misma zona, actualmente para uso de vehículos pesados, a su utilización para todo tipo de vehículos.

Estas obras permitirán que el tramo de la autopista de peaje A-6, entre el p. k. 39,5 y el p. k. 52,0, funcione como variante de la carretera N-VI a su paso por Guadarrama, siendo su uso gratuito para todos los vehículos que efectúen exclusivamente ese recorrido, en su totalidad o en parte.

No obstante, con objeto de no demorar el funcionamiento de la autopista A-6 como variante de Guadarrama, las obras de los ramales de conexión necesarias a tal fin deben abordarse de forma inmediata, debiendo ser Autopista A-6, S. A., Concesionaria del Estado, la encargada de llevar a cabo todas las actuaciones contempladas en el presente convenio dentro del marco de la concesión que ostenta.

Segunda.—La ejecución de las obras se llevará a cabo con sujeción a los proyectos de construcción que, presentados por Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, se aprueben por el Ministerio de Fomento.

Las obras correspondientes a los ramales necesarios para que la autopista A-6 pueda constituir provisionalmente una variante de la N-VI a su paso por Guadarrama deberán ejecutarse en un plazo que permita su puesta en servicio no más tarde de seis meses desde la aprobación por el Ministerio de Fomento de los proyectos a los que se refiere el párrafo anterior.

El resto de las obras se ejecutarán, en lo posible, de forma conjunta con las actuaciones de ampliación de la autopista A-6, contempladas en el Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre.

Tercera.—Las tarifas vigentes al 29 de enero de 2018 para los trayectos por la autopista A-6 Villalba-Villacastín-Adanero mantendrán sus importes

hasta el 16 de julio del año 2024, con sus revisiones anuales correspondientes, manteniendo el descuento del 11,30 por ciento del peaje a los vehículos pesados que efectúen el recorrido completo Villalba-Adanero, o viceversa, establecido en el artículo 2 del Real Decreto 168/2000, de 4 de febrero.

En consecuencia, las menciones en el artículo 9 del Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre, de la fecha de 30 de enero de 2018, por lo que a la autopista Villalba-Adanero o a alguno de sus tramos se refiere, quedan sustituidas por la de 17 de julio de 2024.

A su vez y con el fin de establecer su recíproca compensación, las sociedades concesionarias intervinientes acuerdan entre sí que, para compensar a Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, del coste de las actuaciones a las que se obliga por este convenio, Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, abonará a aquélla, a partir del 30 de enero de 2018, el importe necesario para que queden totalmente compensados en términos constantes los flujos financieros negativos soportados por Autopista A-6, S. A., Concesionaria del Estado, en la forma que ambas partes convengan.

Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, soportará a partir del 30 de enero de 2018 y hasta el fin de su período concesional los costes de conservación y explotación motivados por las actuaciones contempladas en este convenio.

Cuarta.—Autopista A-6, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado, deberá constituir en la forma y con los requisitos establecidos al respecto por la normativa de contratos de las Administraciones públicas:

a) Previamente a la iniciación de las obras, la garantía de construcción prevista en el apartado 1.º a) del título IV del pliego de cláusulas de explotación de la autopista.

b) Antes de la puesta en servicio de las obras, la garantía de la explotación prevista en el apartado 1.º b) del título IV del pliego de cláusulas de explotación de la autopista. Dicha garantía deberá ser asumida por Castellana de Autopistas, S. A., Concesionaria del Estado, a partir del 30 de enero del año 2018.

Quinta.—Una vez ejecutadas las obras a que se refiere este convenio, quedarán integradas en la actual concesión de la autopista Villalba-Adanero a todos los efectos.

Sexta.—La mayor inversión que deberá efectuar Autopistas A-6, SACE, como consecuencia de las obras a que se refiere el presente convenio, se integrará en la inversión total de la autopista a todos los efectos, pero no será computable a los de la cláusula 28 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, y a los de la cláusula 7.ª d) del título I del pliego de cláusulas de la concesión Villalba-Villacastín, aprobado por la Orden ministerial, de 28 de septiembre de 1967, en cuanto al régimen del capital social se refiere.

Séptima.—La bonificación del 95 por ciento del Impuesto sobre Bienes Inmuebles que disfruta Autopista A-6, S. A., Concesionaria del Estado, no será de aplicación a las inversiones derivadas del presente convenio.

Octava.—Durante el período de funcionamiento provisional de la autopista A-6 como variante de la carretera N-VI a su paso por Guadarrama, es decir, hasta que no entren en servicio en su totalidad los carriles adicionales entre los p. k. 42 y p. k. 52 de la autopista A-6, en los momentos de alta afluencia de tráfico en dicha autopista en los que se produzcan retenciones del tráfico que alcancen la conexión sentido Madrid de la carretera N-VI con aquélla, se podrá restringir el uso de tal conexión, previa su comunicación a la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior y a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

# MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**3745**

*RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2004, del Instituto de la Mujer, por la que se convoca la concesión de subvenciones sometidas al régimen general de subvenciones del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus Organismos adscritos, durante el año 2004.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 2 de la Orden TAS/246/2004, de 4 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones sometidas al régimen general de subvenciones del Área de Asuntos Sociales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus organismos adscritos (B.O.E. de 11 de febrero), y de conformidad con el procedimiento establecido en el Capítulo II del Reglamento del procedimiento para la concesión de ayudas y subvenciones públicas, aprobado por Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre (B.O.E. de 30 de diciembre), procede efectuar la correspondiente convocatoria y la determinación de los programas que, en el área de las competencias del Instituto de la Mujer, podrán ser objeto de financiación, sus requisitos y prioridades, así como el concepto presupuestario al que deben imputarse las correspondientes subvenciones.

En su virtud, este Instituto de la Mujer ha dispuesto:

Primero.—Convocar la concesión de subvenciones en el área de competencias del Instituto de la Mujer, en régimen de concurrencia competitiva, que se regirán por lo dispuesto en la Orden TAS/246/2004, de 4 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras, para la concesión de subvenciones sometidas al régimen general de subvenciones del Área de Asuntos Sociales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus organismos adscritos, y por lo establecido en la presente Resolución.

Segundo.—Establecer los programas subvencionables que figuran relacionados en el anexo I de la presente convocatoria, y que se financiarán con cargo al concepto presupuestario 19.105 323 B 481.01.

Tercero.—Aprobar el modelo de logotipo que las entidades u organizaciones adjudicatarias de subvención deberán incorporar, de forma visible, en el material que utilicen para los programas subvencionados, con el fin de identificar el origen de la subvención. Dicho modelo es el que figura en el anexo II de la presente convocatoria.

Cuarto.—Las entidades y organizaciones que concurren a esta convocatoria deberán reunir los requisitos de carácter general, establecidos en el artículo 3 de la mencionada Orden, a excepción del que se recoge en la letra e), debido a la exoneración contemplada en el apartado segundo, letra k) de la Resolución de 28 de abril de 1986, de la Secretaría General de Hacienda, y en la disposición adicional segunda de la Orden de 25 de noviembre de 1987, del Ministerio de Economía y Hacienda. Además, deberán dedicarse, con carácter prioritario y/o habitual, a la realización de actividades dirigidas a la promoción de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Este extremo deberá constar, de forma expresa, en sus estatutos y/o estar suficientemente acreditado, mediante la memoria general de actividades del año 2003.

Quinto.—Las entidades y organizaciones que concurren a esta convocatoria, cuyos fines estatutarios no se dirijan, exclusivamente, a fomentar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, deberán aportar, además de la documentación, de carácter general, establecida en el artículo 5.3 de la misma Orden, a excepción de la que se especifica en la letra g), debido a la exoneración contemplada en el apartado segundo, letra k) de la Resolución de 28 de abril de 1986, de la Secretaría General de Hacienda, y en la disposición adicional segunda de la Orden de 25 de noviembre de 1987, del Ministerio de Economía y Hacienda, la siguiente:

a) Una certificación, emitida por el/la representante legal de la entidad, en la que conste que la misma ha realizado, de forma habitual, actividades dirigidas a conseguir este fin. Esta certificación deberá estar acompañada de la documentación expresa y suficiente que acredite la realización, durante el año 2003, de, al menos, tres actividades dirigidas a conseguir la Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres.

b) La memoria general de las actividades realizadas durante el año 2003.