

Orden DEF/3594/2003, no generando limitaciones temporales para la concesión de futuras recompensas.

Dado en Madrid, el 21 de abril de 2006.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Defensa,
JOSÉ ANTONIO ALONSO SUÁREZ

MINISTERIO DE FOMENTO

7247

REAL DECRETO 457/2006, de 7 de abril, por el que se modifican determinados términos de la concesión de «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal».

Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal (ACESA), es titular de la Concesión de la Administración General del Estado para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Barcelona-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-El Papiol (autopista AP-7), y Zaragoza-Mediterráneo (autopista AP-2), en virtud de los Decretos 165/1967, de 26 de enero; 128/1968, de 18 de enero; 1310/1973, de 22 de junio, y 1321/1974, de 25 de abril, concesión que quedó unificada de conformidad con los Reales Decretos 2479/1978, de 14 de octubre, y 126/1984, de 25 de enero, y que ha sido modificada por los Reales Decretos 1547/1990, de 30 de noviembre; 483/1995, de 24 de marzo; 912/1995, de 2 de junio; 2346/1998, de 23 de octubre, y 101/2000, de 21 de enero.

El incremento sustancial del tráfico viario en la autopista AP-7 en los últimos años y los reiterados problemas de congestión de vehículos que se producen en épocas y tramos concretos, hacen necesaria, para la mejor prestación del servicio público, su inmediata ampliación, mediante la construcción de nuevos carriles en determinados tramos de la autopista, así como la implantación de un sistema de peaje cerrado entre Martorell y Vilaseca-Salou.

Concretamente, en el convenio que se aprueba, se prevé la construcción de un tercer carril por calzada en los tramos Enlace Mediterráneo-Vilaseca/Salou y Maçanet-La Jonquera de la misma autopista AP-7 y además un cuarto carril por calzada en el subtramo Fornells de la Selva-Medinyà, que comporta la construcción de tres nuevos enlaces en Fornells de la Selva, Medinyà y Sant Gregori.

Asimismo, la implantación del sistema de peaje cerrado en el tramo comprendido entre Martorell y Vilaseca/Salou, supone la supresión de los peajes troncales de Mediterráneo, Vendrell y Tarragona, la remodelación de la configuración de todos los enlaces existentes en dicho tramo para adecuarlos al referido sistema y, finalmente, la adaptación del importe de los peajes para los recorridos intermedios entre Martorell y Salou-Vilaseca, considerándose en el convenio el impacto de dicha medida sobre los ingresos de peaje.

El convenio también contempla la eventual incidencia de los proyectos de duplicación de la carretera nacional II y de la carretera nacional 340 sobre el equilibrio económico financiero de la concesión de ACESA y establece para los usuarios habituales del itinerario Barcelona-acceso de Mollet de la autopista C-33 condiciones análogas a las actualmente vigentes establecidas por la Generalidad de Cataluña.

Para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión, alterado como consecuencia de las actuaciones y obligaciones asumidas por ACESA en virtud del convenio se consideran los márgenes de explotación diferenciales que pudieran derivarse de la nueva configuración de la concesión.

En el supuesto de que, finalizado el plazo concesional actual no se hubiese alcanzado totalmente dicho equilibrio, se establece un procedimiento de cálculo para determinar la compensación económica que la sociedad concesionaria recibiría al final de la concesión.

Este real decreto se aprueba 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.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con el informe del Ministro de Economía y Hacienda, la conformidad de la sociedad concesionaria, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de abril de 2006,

DISPONGO:

Artículo 1. *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión de que es titular «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal», será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto y en el convenio que se aprueba y se incorpora como anexo.

Artículo 2. *Ampliaciones de la autopista.*

Las ampliaciones de la autopista a que se refiere el convenio que se aprueba como anexo a este real decreto forman parte de la concesión de «Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal», siéndole aplicable en consecuencia la normativa jurídica, administrativa, fiscal y de cualquier otra índole en todo lo no modificado por dicho convenio y este real decreto.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 7 de abril de 2006.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO

Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la modificación de determinados términos de la concesión de las autopistas Barcelona-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-El Papiol y Zaragoza-Mediterráneo

Barcelona, a

REUNIDOS

Por una parte, Dña. Magdalena Álvarez Arza, en su calidad de Ministra de Fomento, que obra en nombre y representación de la Administración General del Estado.

Por otra parte D.....,de «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal», que actúa en nombre y representación de ésta, en virtud de escritura pública ante el Notario de Barcelona Sr.en fechadede, número de su protocolo.

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 Unipersonal» (en adelante ACESA), es titular de la concesión de la Administración General del Estado para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Barcelona-La Jonquera, Barcelona-Tarragona, Montmeló-El Papiol y Zaragoza-Mediterráneo, en virtud de los Decretos 165/1967; 128/1968; 1310/1973, y 1321/1974, concesión que quedó unificada de conformidad con los Reales Decretos 2479/1978 y 126/1984, y que ha sido modificada por los Reales Decretos 1547/1990; 483/1995; 912/1995; 2346/1998, y 101/2000.

Segundo.—Que ambas partes, a la vista del incremento sustancial del tráfico viario en la autopista AP-7 en los últimos años, así como de los reiterados problemas de congestión de vehículos que se producen en épocas y tramos de autopista determinados, consideran necesario acometer de forma inmediata, para la mejor prestación del servicio público, la ampliación de dicha autopista a tres carriles por calzada en los tramos Enlace Mediterráneo-Vilaseca/Salou y Maçanet-La Jonquera, con un cuarto carril por calzada en el subtramo Fornells-Medinyà de este último, que asimismo comporta la construcción de tres nuevos enlaces en Fornells, Medinyà y Sant Gregori, así como la implantación de un sistema de peaje cerrado entre Martorell y Vilaseca/Salou de la misma autopista AP-7, lo que supone la supresión de los peajes troncales de

Mediterráneo, Vendrell y Tarragona y la remodelación de la configuración de todos los enlaces existentes en dicho tramo para adaptarlos al referido sistema de peaje cerrado.

Tercero.—Que al mismo tiempo y sin perjuicio de lo establecido en la manifestación anterior, se toma en consideración el hecho de que el Ministerio de Fomento va a llevar a término el proyecto de desdoblamiento de la nacional II (Girona) y de la nacional 340 (Tarragona), actuaciones que podrían afectar al equilibrio económico financiero de la concesión.

Cuarto.—Asimismo, se considera oportuno establecer para los usuarios habituales del itinerario Barcelona-acceso de Mollet, condiciones análogas a las actualmente vigentes establecidas por la Generalidad de Cataluña.

Quinto.—Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, las partes suscriben el presente convenio sobre la base de que los márgenes de explotación diferenciales que pudieran derivarse de la nueva configuración de la autopista se considerarán para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero alterado por los supuestos contemplados en este convenio, previéndose asimismo el procedimiento de cálculo de la compensación económica que correspondería percibir a la concesionaria en el caso de que una vez vencido el plazo de la concesión no hubiera quedado totalmente restablecido dicho equilibrio.

Sexto.—Por todo lo anteriormente expuesto, las partes, al amparo de 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 dentro del espíritu de colaboración que siempre ha presidido las relaciones de la Administración concedente con la sociedad concesionaria, suscriben el presente convenio de acuerdo con las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Construcción de un tercer carril por calzada en el tramo Enlace Mediterráneo-Vilaseca/Salou de la autopista AP-7.*—ACESA construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión de la que actualmente es titular, un tercer carril por calzada en el tramo Enlace Mediterráneo-Vilaseca/Salou de la autopista AP-7, entre los puntos kilométricos 210+477 y 256+488.

A los efectos anteriores, ACESA presentará en el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en el plazo máximo de dos meses, a contar desde la aprobación del presente convenio, el oportuno proyecto constructivo para su eventual aprobación.

El plazo de construcción del referido tercer carril será de dieciocho meses, a contar desde la fecha de adjudicación de las obras, cuyo trámite se iniciará tan pronto como la Administración proceda a la aprobación definitiva del indicado proyecto.

La puesta en servicio del referido tercer carril quedará en todo caso vinculada a la entrada en servicio del sistema de peaje cerrado que se prevé en la cláusula tercera.

El tercer carril se proyectará y construirá en la parte central de la plataforma, aprovechando el espacio que actualmente ocupa la mediana, sin que sea preciso proceder a la expropiación de terrenos.

Segunda. *Construcción de un tercer carril por calzada en el tramo Maçanet-La Jonquera y de un cuarto carril en el subtramo Fornells de la Selva-Medinyà, de la autopista AP-7.*—ACESA construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión de la que actualmente es titular, un tercer carril por calzada en el tramo Maçanet-La Jonquera de la autopista AP-7, entre los puntos kilométricos 85+950 y 6+330.

Asimismo, ACESA construirá, conservará y explotará, dentro de la concesión de la que actualmente es titular, un cuarto carril por calzada en el tramo Fornells de la Selva-Medinyà de la autopista AP-7, entre los puntos kilométricos 52+260 y 66+760.

En este último tramo, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 101/2000, ACESA construirá, conservará y explotará tres nuevos enlaces en Fornells, Medinyà y Sant Gregori, pasando a incorporarse la autopista A-2 a dicho tramo de la autopista AP-7, de manera que quedará superpuesta sobre ésta.

Por lo que se refiere concretamente al tramo de autopista AP-7, Fornells de la Selva-Medinyà, una vez aprobado definitivamente el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental, actualmente en fase de información pública, ACESA presentará en el plazo de seis meses en el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, para su eventual aprobación, los correspondientes proyectos de trazado y constructivo.

El plazo de puesta en servicio de los referidos tercer y cuarto carril y de los nuevos enlaces del indicado tramo Fornells de la Selva-Medinyà será de veinticuatro meses, previa disponibilidad de los terrenos necesarios para la construcción, a contar desde la fecha de adjudicación de las obras, cuyo trámite se iniciará tan pronto como la Administración proceda a la aprobación definitiva del proyecto constructivo.

Por lo que se refiere al tercer carril de los tramos Maçanet-Fornells de la Selva y Medinyà-La Jonquera, ACESA presentará en el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje en el plazo máximo de nueve meses, a contar desde la aprobación del presente convenio, el oportuno proyecto constructivo para su eventual aprobación.

El plazo de puesta en servicio del referido tercer carril en los indicados tramos Maçanet-Fornells de la Selva y Medinyà-La Jonquera de la AP-7, previa disponibilidad de los terrenos necesarios para la construcción, será de veinticuatro meses desde la fecha de adjudicación de las obras, cuyo trámite se iniciará tan pronto como la Administración proceda a la aprobación definitiva del indicado proyecto constructivo. El inicio de los trabajos correspondientes al tramo Medinyà-La Jonquera se declamará convenientemente para limitar la longitud total de la autopista en servicio afectada por las obras, para lo que se precisará la aprobación expresa de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

De acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 101/2000, en el tramo Fornells de la Selva-Medinyà, los movimientos internos que efectúe cualquier tipo de vehículo entrando y saliendo por alguno de los accesos de Fornells de la Selva, Girona Sur, Sant Gregori, Girona Norte y Medinyà, quedarán exentos del peaje correspondiente al recorrido realizado. Dicha exención entrará en vigor una vez concluidas las obras del cuarto carril y de los enlaces, y dará lugar a lo establecido en el artículo 2 del indicado Real Decreto 101/2000.

Tercera. *Implantación de un sistema de peaje cerrado entre Martorell y Vilaseca—Salou de la autopista AP-7.*—ACESA procederá a construir y conservar un sistema de peaje cerrado entre Martorell y el límite de concesión (Salou) de la autopista AP-7 (del p.k. 171+528 al p.k. 258+500) que sustituirá al actual sistema de peaje abierto. Dicho nuevo sistema de peaje cerrado conlleva la supresión de los peajes troncales de Mediterráneo, Vendrell y Tarragona y la remodelación de la configuración de todos los enlaces existentes en el tramo para adaptarlos a dicho sistema de peaje cerrado, con la consiguiente construcción de nuevas estaciones de peaje en los mismos.

A los efectos anteriores, ACESA presentará en el Ministerio de Fomento, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en el plazo de tres meses desde la firma del Convenio, el oportuno proyecto de trazado para su sometimiento al trámite de información pública y de declaración de impacto ambiental.

Una vez aprobado definitivamente el proyecto de trazado, ACESA presentará para su eventual aprobación en el plazo de tres meses los correspondientes proyectos constructivos.

El plazo de puesta en servicio del referido sistema de peaje cerrado será de dieciocho meses, previa disponibilidad de los terrenos necesarios, a contar desde la fecha de adjudicación de las obras, cuyo trámite se iniciará tan pronto como la Administración proceda a la aprobación definitiva del indicado proyecto.

La implantación del nuevo sistema de peaje cerrado hará necesaria la determinación de nuevas longitudes de recorrido a efectos del cálculo de los correspondientes peajes. A tal efecto, ACESA presentará, tres meses antes de la puesta en servicio del nuevo sistema, propuesta de longitudes de recorrido a aplicar en cada movimiento entre Martorell y el límite de concesión (Salou). Dicha propuesta será enviada a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, quien con su informe la someterá a la preceptiva autorización por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

La variación de ingresos que pudiera derivarse de los peajes aplicados a los movimientos de que se trata, obtenidos a partir de las tarifas vigentes en cada momento para los mismos y de las nuevas longitudes a que se hace referencia en el párrafo anterior, está implícitamente considerada en el cómputo de los ingresos reales de las fórmulas de compensación previstas en la cláusula octava del presente convenio y en el Anejo 3 del mismo.

Cuarta. *Contratación y coste de las obras.*—ACESA contratará las obras que le corresponde ejecutar conforme a los principios de publicidad y libre concurrencia, a través del procedimiento de concurso abierto.

Los pliegos de bases de los concursos, previamente a su convocatoria, deberán ser objeto de aprobación por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y publicados en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) y en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (D.O.C.E.).

La relación de licitadores admitidos a participar en los concursos deberá contar con la aprobación expresa de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

La apertura de proposiciones presentadas a los concursos será pública, ante una mesa de contratación, designada por el concesionario, a la que asistirá preceptivamente como interventor el Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje o persona por él designada.

Los acuerdos de adjudicación adoptados por la mesa de contratación, deberán ser sometidos a la aprobación de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, sin cuyo requisito no surtirán efectos.

El coste de las obras, incluidas expropiaciones y reposición de servicios y servidumbres, será a cargo de ACESA.

A efectos del presente convenio, el valor de la inversión a efectuar se estima en la cantidad de 471,2 millones de euros de 2005, según el desglose y con las condiciones contenidas en el Anejo 1, de los que 458,2 millones de euros corresponden a ejecución de obras y el resto, 13 millones de euros, a expropiaciones.

No obstante, en las fórmulas de compensación previstas en el Anejo 3, los valores correspondientes al concepto de coste de ejecución de las obras, se contabilizarán por el valor que realmente resulte, hasta el máximo de 458,2 millones de euros, antes reseñado, una vez descontadas las revisiones de precios que procedan. Sin embargo, si a la liquidación de las obras dicho valor resultara superior, podrá contabilizarse hasta la cantidad de 504 millones de euros (euros 2005) con la conformidad de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. El resto, si existiera, correrá a cargo de ACESA.

Por su parte, las expropiaciones se contabilizarán e incorporarán a las fórmulas por su coste real, operando con independencia del límite anterior.

En el caso que la Administración decidiese introducir modificaciones en las obras objeto del presente convenio, el valor correspondiente a dichas variaciones modificará el valor de la inversión antes indicado.

Quinta. *Garantías de construcción y explotación.*—En cuanto al régimen de garantías de construcción y explotación, se estará a lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en sus cuantías mínimas.

Sexta. *Ampliación del descuento a usuarios habituales del itinerario Barcelona-acceso de Mollet.*—Se ampliará el descuento actualmente existente para los usuarios habituales del itinerario Barcelona-acceso de Mollet al importe del peaje que corresponde a la Administración General del Estado, en las condiciones actualmente vigentes para dicho descuento.

Séptima. *Renuncia.*—En virtud de lo acordado en el presente convenio y, en especial, lo previsto en la siguiente cláusula octava, ACESA, conjuntamente con las demás obligaciones que asume en virtud del mismo, se obliga a no reclamar en el futuro cuantías compensaciones o indemnizaciones pudieran corresponderle como consecuencia de los proyectos de desdoblamiento de las carreteras nacional II (Girona) y nacional 340 (Tarragona), dado que la citada cláusula prevé los mecanismos de absorción de su potencial impacto sobre el tráfico.

Acesa podrá, sin embargo, formular alegaciones y objeciones de carácter técnico en relación con los proyectos mencionados y en los períodos legales oportunos.

Octava. *Equilibrio económico-financiero de la concesión.*—Para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión, alterado como consecuencia de las actuaciones y obligaciones asumidas por ACESA en virtud del presente convenio, entre las que se incluyen las inversiones descritas en las anteriores cláusulas y en el Anejo 1, se considerarán los márgenes de explotación diferenciales que pudieran derivarse de la nueva configuración de la concesión.

Para el supuesto de que, finalizado el plazo concesional actual, 31 de agosto del año 2021, no se hubiese alcanzado totalmente el restablecimiento de dicho equilibrio, se establece un procedimiento de cálculo para determinar la compensación económica que el concesionario recibiría al final de la concesión, previo cumplimiento de los trámites previstos en la cláusula novena.

El indicado procedimiento de cálculo parte de los márgenes de explotación diferenciales, siendo la cuantía de la compensación económica aquella coincidente al término de la concesión con el denominado «Saldo de la Compensación de liquidación».

En el anejo 2, se recoge el mecanismo de determinación de los ingresos brutos de peaje de referencia, relativos a los tramos concesionales de titularidad de la Administración General del Estado para todo el período concesional vigente (hasta 31 de agosto de 2021). Los ingresos brutos de peaje comprenden tanto los ingresos de peaje como las compensaciones de la Administración.

En el anejo 3, se recogen los procedimientos para calcular el Saldo de la Compensación a cierre de cada uno de los ejercicios que transcurrirán hasta el vencimiento del actual período concesional, así como el Saldo de Compensación de liquidación al vencimiento de la concesión. De acuerdo con los términos del presente convenio, este último importe y, por tanto, la compensación económica a percibir por el concesionario al final de la concesión, no podrá tener saldo negativo.

Novena. *Liquidación de la compensación económica.*—Con una antelación mínima de seis meses al vencimiento del actual período concesional, ACESA comunicará formalmente al Ministerio de Fomento el

Saldo de la Compensación de liquidación, adjuntando la correspondiente liquidación provisional de la compensación económica que, una vez aprobada, previa verificación por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, será satisfecha por la Administración General del Estado a ACESA, dentro de los seis meses siguientes a la fecha del actual vencimiento de la concesión. A tal efecto, la referida Delegación del Gobierno impulsará, con la antelación suficiente, la creación de la oportuna partida presupuestaria dentro de los Presupuestos Generales del Estado.

Décima. *Plan económico-financiero.*—De acuerdo con lo estipulado en la cláusula 47 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, a la finalización de las obras se procederá a la elaboración de un plan económico-financiero tomando en consideración lo acordado en el presente convenio.

Undécima. *Responsabilidad patrimonial.*—Debido a que el contenido del presente convenio forma un todo unitario que en su conjunto restablece el equilibrio económico-financiero de la concesión, el régimen de responsabilidad patrimonial de la Administración queda inalterado. En consecuencia, las cifras de responsabilidad patrimonial de la Administración a que alude la cláusula 74 del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, no se verán alteradas por las especificaciones de este convenio, que será también de aplicación en los supuestos a que se refiere la indicada cláusula 74.

Duodécima. *Régimen de la concesión.*—El régimen económico, jurídico, administrativo y de cualquier otra índole de la concesión de que es titular ACESA, será el actualmente vigente para ésta, con las modificaciones que se contienen en el presente convenio y en el real decreto por el que se proceda a su aprobación.

Los efectos de las resoluciones judiciales o de los acuerdos sobre la recuperación de la base tarifaria no revisada con motivo del Real Decreto 429/2000, serán tenidos en cuenta en tanto en cuanto las eventuales compensaciones a efectuar por la Administración General del Estado afectaran a las tarifas o al vencimiento de la concesión, pero no en cuanto a cualquier otro procedimiento compensatorio, que sería percibido por ACESA al margen de este convenio.

Decimotercera. *Seguimiento y control del convenio.*—El seguimiento y control del presente convenio corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Para dicha finalidad y con periodicidad mensual ACESA remitirá a la citada Delegación del Gobierno el oportuno informe, que constará como mínimo de los siguientes apartados:

Ingresos brutos de peaje de todas y cada una de las barreras de las autopistas que constituyen la concesión de la Administración General del Estado, desglosados por grupos tarifarios (Ligeros, Pesados 1 y Pesados 2).

Matrices origen-destino de todos los movimientos posibles entre enlaces de las autopistas de la concesión de la Administración General del Estado, para los vehículos de cada grupo tarifario. (Ligeros, Pesados 1 y Pesados 2).

Asimismo, con carácter anual ACESA remitirá:

Inversiones previstas en el convenio ejecutadas durante el ejercicio, desglosando los conceptos que corresponden a ejecución de obras, expropiaciones, revisiones de precios y modificaciones de obras.

El importe del Saldo de la Compensación a cierre de cada ejercicio, que deberá figurar en la Censura Previa de Cuentas de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje correspondiente al mismo.

El impuesto sobre Sociedades asociado al ingreso anual derivado de la aplicación de la Tasa sobre el saldo de compensación calculado de acuerdo con lo previsto en el Anejo 3.

Decimocuarta. *Supuesto de modificación del convenio.*—Dado que el contenido del presente convenio forma un todo unitario, en el caso de que se produjeran modificaciones de lo pactado, se estará a lo previsto en la Ley 8/1972, de Construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión y en el pliego de cláusulas generales aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero.

Y para que así conste, firman este convenio, de acuerdo con la normativa que rige la concesión y sujeto a la aprobación del Gobierno de la Nación, en el lugar y fecha al principio indicados.

ANEJO 1

Desglose del valor de las inversiones a realizar

Seguidamente, se desglosan los importes de las inversiones contempladas en el convenio como valor de las inversiones a realizar expresados en euros de 2005, especificando los costes correspondientes a expropiaciones.

1) Tercer carril por calzada en el tramo Enlace Mediterráneo-Vilaseca/Salou: 74,8 millones de euros, correspondiendo la totalidad al concepto de ejecución de obra.

2) Tercer carril por calzada en los tramos Maçanet-Fornells de la Selva y Medinyà-La Jonquera: 206 millones de euros, de los que 2,3 millones de euros corresponden a expropiaciones.

3) Tercer y cuarto carril por calzada en el tramo Fornells de la Selva - Medinyà y enlaces de Fornells, Medinyà y Sant Gregori: 130,4 millones de euros, de los que 6,9 millones de euros corresponden a expropiaciones.

4) Implantación del sistema de peaje cerrado en el tramo Martorell-Vilaseca-Salou: 60 millones de euros, de los que 3,8 millones de euros corresponden a expropiaciones.

Total valor de las inversiones a realizar: 471,2 millones de euros, de los que 13 millones de euros corresponden a expropiaciones.

Las inversiones correspondientes a maquinaria, sistemas e instalación eléctrica, para la implantación del nuevo sistema de peaje, cuyo importe asciende a 12 millones de euros, serán asumidas íntegramente por ACESA y por ello no figuran incluidas en el anterior valor de las inversiones a realizar y tampoco computarán en el importe «In» de las fórmulas de cálculo de los Saldos de la Compensación, que se describen en el Anejo 3.

Los valores indicados son los que se deducen de las memorias técnicas y justificaciones económicas entregadas por ACESA que han recibido la conformidad de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje y con arreglo a las cuales se redactan los proyectos correspondientes.

De acuerdo con lo previsto en la cláusula cuarta, en el caso que la Administración decidiese introducir modificaciones en las obras, el valor correspondiente a dichas modificaciones será compensado por su valor real con independencia de cualquier límite.

ANEJO 2

Determinación de los ingresos brutos de peaje de referencia

Se adopta como punto de partida los ingresos brutos de peaje de los tramos concesionales de titularidad de la Administración General del Estado correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2005, cuyo importe asciende a 460,2 millones de euros.

Se fija la serie de crecimientos de tráfico para el período 2006-2021 (ΔIMDref_n), siguiente:

| Año | ΔIMDref_n |
|------|-------------------------|
| 2006 | 2,67% |
| 2007 | 2,60% |
| 2008 | 2,46% |
| 2009 | 2,37% |
| 2010 | 2,30% |
| 2011 | 2,25% |
| 2012 | 2,02% |
| 2013 | 1,97% |
| 2014 | 1,90% |
| 2015 | 1,86% |
| 2016 | 1,74% |
| 2017 | 1,71% |
| 2018 | 1,62% |
| 2019 | 1,54% |
| 2020 | 1,51% |
| 2021 | 1,48% |

Los ingresos brutos de peaje de referencia se definen para cada uno de los ejercicios como el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$\text{IPref}_n = \text{IPref}_{n-1} \cdot (1 + \Delta\text{IMDref}_n) \cdot (1 + \Delta T_n), \text{ donde}$$

IPref_n = Ingresos Brutos de Peaje de referencia correspondientes al ejercicio «n», siendo «n» cualquier ejercicio entre 2006 y 2021, ambos inclusive.

IPref_{n-1} = Ingresos Brutos de Peaje de referencia correspondientes al ejercicio inmediatamente anterior («n-1»).

ΔIMDref_n = Variación de la IMD de peaje de los tramos concesionales de titularidad de la Administración General del Estado fijado para cada ejercicio «n» en el apartado anterior, expresada en tanto por uno.

ΔT_n = Revisión de tarifas aprobada por la Administración General del Estado correspondiente al ejercicio «n», expresada en tanto por uno.

ANEJO 3

Saldos de la compensación

A) El Saldo de la Compensación a cierre de cada ejercicio se obtiene de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$C_n = C_{n-1} + I_n - (\text{ME1}_n - \text{ME0}_n) + C_{n-1} \cdot \text{Tasa}, \text{ donde}$$

C_n = Saldo de la Compensación a cierre del ejercicio «n» (excepcionalmente en el año 2021 el cierre será en 31 de agosto, vencimiento actual de la concesión).

C_{n-1} = Saldo de la Compensación a cierre del ejercicio inmediatamente anterior («n-1»).

I_n = Importe de las inversiones realizadas con motivo del presente convenio correspondientes al ejercicio «n» en las condiciones incluidas en la cláusula cuarta y en el anejo 1.

ME0_n = Margen de Explotación de referencia en el ejercicio «n». Se calculará a partir de los Ingresos Brutos de Peaje de referencia (IPref_n), según la siguiente fórmula:

$$\text{ME0}_n = 0,70 \cdot \text{IPref}_n$$

habiéndose cuantificado en un 30 por 100 el importe correspondiente a gastos de explotación, descuentos comerciales e inversiones de reposición, conceptos todos ellos asociados a los ingresos brutos de peaje.

ME1_n = Margen de Explotación en el ejercicio «n» correspondiente a los tramos concesionales de la Administración General del Estado. Se calculará a partir de los Ingresos Brutos de Peaje reales de dichos tramos (IPreal_n), según la siguiente fórmula:

$$\text{ME1}_n = 0,68 \cdot \text{IPreal}_n$$

habiéndose cuantificado en un 32 por 100 el importe correspondiente a gastos de explotación, descuentos comerciales e inversiones de reposición. En dicho porcentaje se ha tenido también en cuenta el aumento de gastos asociado a los nuevos enlaces de Fornells, Medinyà y Sant Gregori.

Tasa = Tasa de capitalización anual, establecida de común acuerdo entre el Ministerio de Fomento y ACESA, cuantificada en un 6,50 por 100.

B) El Saldo de Compensación de Liquidación a abonar por la Administración General del Estado al vencimiento de concesión será la diferencia resultante entre los valores finales de los flujos de caja libres de explotación de referencia y reales correspondientes al período 2006-2021.

Para su cálculo se considerará la tasa de capitalización anual, establecida de común acuerdo entre el Ministerio de Fomento y ACESA, cuantificada en un 6,50 por 100.

La composición de los flujos de caja libres de explotación será la siguiente:

El importe de las inversiones objeto del convenio (valor real de la inversión hasta el límite indicado en la cláusula cuarta, incrementado por el coste efectivo de expropiaciones, revisiones de precios y, en su caso, modificaciones de obras).

Los márgenes de explotación, de referencia y real, tal y como se definen en el presente anejo 3.

Los efectos impositivos asociados a las distintas variables que intervienen en el presente convenio:

Dotaciones a la Amortización y al Fondo de Reversión correspondientes a las inversiones realizadas con motivo del presente convenio.

Ingreso en concepto de reconocimiento anual en resultados de la recuperación de la inversión objeto del presente convenio, cuyo importe es equivalente a las dotaciones a la Amortización y al Fondo de Reversión.

Ingreso anual derivado de la aplicación de la Tasa sobre el Saldo de Compensación del ejercicio anterior, de acuerdo con el apartado A) de este anejo.

Pago efectivo del Saldo de Compensación de Liquidación al vencimiento de concesión.

Siendo el resultado equivalente al Saldo de Compensación registrado a cierre de 2021, calculado de acuerdo con el apartado A) de este anejo, más el valor final del Impuesto sobre Sociedades realmente pagado por la concesionaria como consecuencia de los intereses devengados por la referida cuenta así como por el cobro efectivo de la compensación.