

Durante el cuarto trimestre de los pasados Presupuestos Generales del Estado para 1991, la mencionada subvención se ha llevado a efecto, abonándose las siguientes cantidades:

	Pesetas
Partido Popular	899.695.639
Partido Socialista Obrero Español	763.536.626
Izquierda Unida	188.384.571
Partido Socialista de Cataluña (PSOE-PSC)	137.922.641
Convergència i Unió	107.464.251
Coalición Partido Popular-Partido Aragonés:	
Partido Popular	28.596.431
Partido Aragonés	12.226.452
Partido Nacionalista Vasco	30.803.854
Coalición Canaria	22.612.785
Iniciativa per Catalunya-Els Verds	23.077.129
Bloque Nacionalista Galego	18.234.757
Unión del Pueblo Navarro-Partido Popular	11.944.540
Esquerra Republicana de Catalunya	12.424.163
Eusko Alkartasuna	9.482.109
Unión Valenciana	7.307.201

Lo que se hace público, de conformidad con lo previsto en el artículo 81.7 de la Ley General Presupuestaria, en la redacción dada por la Ley 31/1990 («Boletín Oficial del Estado» número 311, de 28 de diciembre), con su inserción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 4 de enero de 2000.—El Subsecretario, Leopoldo Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín.

MINISTERIO DE FOMENTO

1408

REAL DECRETO 101/2000, de 21 de enero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas Montmeló-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo y Montmeló-el Papiol, cuya titularidad ostenta «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima».

El artículo 8 del Real Decreto-ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas urgentes de liberalización e incremento de la competencia, estableció que a partir de su entrada en vigor se iniciarían los trámites de revisión de los contratos de concesión de autopistas, para rebajar las tarifas de peaje satisfechas por los usuarios en un 7 por 100 de su importe. Asimismo dispone, también, que la Administración General del Estado, una vez cerrado cada ejercicio, liquidará a las sociedades concesionarias de su ámbito competencial por la pérdida de ingresos que les suponga la bajada de tarifas.

El Real Decreto-ley 18/1999, de 5 de noviembre, por el que, entre otras, se adoptan medidas urgentes referentes a las rebajas de las tarifas de las autopistas de peaje, establece en el apartado uno de su artículo 3 que las Administraciones públicas concedentes de las autopistas de peaje podrán ejecutar las previstas en el Real Decreto-ley 6/1999, citado anteriormente, mediante rebajas selectivas de las tarifas satisfechas por los usuarios en cada una de las concesiones y tramos de autopista de su competencia, a fin de profundizar en el proceso de homogeneización tarifaria.

En base a lo preceptuado se propone realizar una reducción selectiva, equivalente una global del 7 por 100 de las tarifas de peaje vigentes en la concesión cuya titularidad ostenta «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», habiéndose optado por esta forma de rebaja, por entender que en la misma concurren circunstancias que aconsejan tal aplicación selectiva.

En cumplimiento de lo establecido en las normas citadas, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo,

sobre construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 21 de enero de 2000,

DISPONGO:

Artículo 1.

1. Todos los vehículos que utilicen la autopista A-7 dentro del itinerario Montmeló-el Papiol, quedarán exentos del pago del peaje correspondiente al mismo que hasta ahora se ha venido efectuando en las instalaciones de la barrera de Sant Cugat, punto kilométrico 153,700, aproximadamente, de dicha autopista.

2. Los movimientos internos dentro del tramo Altafulla/Torredembarra-Salou, de la autopista A-7, que efectúe cualquier tipo de vehículo entrando y saliendo por alguno de los accesos de Salou, Reus, Tarragona y Altafulla/Torredembarra, quedarán exentos del peaje correspondiente al recorrido efectuado.

La exención a que se hace referencia en el párrafo anterior se concretará exclusivamente a los movimientos internos dentro del tramo que conformarán los futuros nuevos enlaces en la autopista A-7 con la CN-340 en Vila-seca y El Mèdol/La Mora, respectivamente, una vez puestos ambos en servicio, y cualquier otro intermedio que en el futuro pudiera resultar necesario para mejorar la funcionalidad de este tramo.

3. Asimismo, los movimientos entre los enlaces existentes de Girona norte (Santa Julià de Ramis) y Girona sur, de la autopista A-7, serán también libres de peaje para todo tipo de vehículo que acceda a la autopista por uno de ellos y salga de la misma por el otro.

Dicha gratuidad se extenderá a los movimientos internos entre los futuros nuevos enlaces de la autopista A-7 con la CN-II de Medinyà y Fornells de la Selva, respectivamente, para todos los vehículos que entren y salgan por alguno de los accesos de Medinyà, Girona norte, Girona sur y Fornells de la Selva y cualquier otro intermedio que en el futuro pudiera resultar necesario para mejorar la funcionalidad del tramo.

Artículo 2.

La Administración General del Estado, una vez finalizado cada ejercicio, compensará a «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», por la pérdida de ingresos de peaje, producida por las exenciones de tarifas y peajes en los itinerarios, tramos y movimientos establecidos en el artículo 1 del presente Real Decreto.

El importe de esta compensación será el que resulte de la aplicación del 7 por 100 a la cuantía obtenida de la aplicación de los peajes vigentes en cada tramo, durante el ejercicio de que se trate, a los volúmenes de tráfico realmente registrados durante el año en el conjunto de las autopistas de concesión estatal cuya titularidad ostenta «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima». El tráfico registrado durante el año correspondiente a cada ejercicio deberá ser certificado por el Ministerio de Fomento.

Dicha cantidad se incrementará con los intereses devengados desde el día 1 de julio del año considerado —punto medio del año— hasta la fecha de pago, calculados al tipo de interés legal del dinero.

En años naturales incompletos, el importe de la compensación que la Administración General del Estado deba satisfacer a «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», se calculará en función de los días transcurridos del año en los que aquélla haya aplicado la exención de tarifas de peaje establecidas en el artículo 1 de este Real Decreto, calculándose los intereses correspondientes desde la mitad del período considerado hasta la fecha de pago, por aplicación del interés legal del dinero.

Artículo 3.

El régimen económico, jurídico, administrativo y de cualquier otra índole de la concesión de que es titular «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», será el actualmente vigente, con las modificaciones que se contienen en el presente Real Decreto.

Disposición adicional única.

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que dicte las instrucciones y adopte las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en el presente Real Decreto, así como a proponer la modificación del cálculo de la compensación establecida en la presente disposición cuando concurren circunstancias que así lo aconsejen.

Disposición final única.

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

Dado en Madrid a 21 de enero de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

1409

ORDEN de 27 de diciembre de 1999 por la que se actualizan determinados artículos del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes en lo relativo a conglomerantes hidráulicos y ligantes hidrocarbonados.

Por Orden de 6 de febrero de 1976, del entonces Ministro de Obras Públicas, se aprobó el pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes.

Las especificaciones relativas a ligantes bituminosos contenidas en el mismo fueron objeto de una revisión posterior, aprobándose, por Orden de 21 de enero de 1988, modificada parcialmente por Orden de 8 de mayo de 1989, ambas del entonces Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, una nueva redacción para ellas e incluyéndose otras relativas a nuevos materiales.

El tiempo transcurrido desde entonces ha aconsejado revisar las citadas especificaciones para adecuarlas al estado actual de la técnica y, asimismo, se han modificado por idéntica razón, las relativas a algunos conglomerantes hidráulicos.

En su virtud, y de conformidad con lo establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y en el artículo 29 y disposición final única del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, modificado por Real Decreto 597/1999, de 16 de abril, y cumplidos los trámites establecidos en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y Reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, y la Directiva 98/34/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio, dispongo:

Artículo 1. *Modificación del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes.*

Se modifican los artículos: 202 «Cementos»; 211 «Betunes asfálticos»; 213 «Emulsiones bituminosas» y 214 «Betunes fluxados», aprobados: El primero de ellos, por Orden de 6 de febrero de 1976, del entonces Ministro de Obras Públicas, y los restantes por Orden de 21 de enero de 1988, modificada parcialmente por Orden de 8 de mayo de 1989, ambas del entonces Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, que quedan redactados como figura en el anexo a esta Orden.

Artículo 2. *Incorporación de nuevos artículos al pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes.*

Se incorporan al pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes los artículos siguientes: 200 «Cales para estabilización de suelos»; 212 «Betunes fluidificados para riegos de imprimación»; 215 «Betunes asfálticos modificados con polímeros» y 216 «Emulsiones bituminosas modificadas con polímeros», con la redacción con que figuran en el anexo a esta Orden.

Disposición transitoria única. *Aplicación a proyectos y obras.*

1. Los proyectos de carreteras o de acondicionamiento de las existentes que, a la entrada en vigor de la presente Orden, estuviesen aprobados o en fase de licitación se regirán por la normativa vigente en el momento en el que se dio la orden de estudio correspondiente.

2. Las obras que estuviesen en fase de realización continuarán ejecutándose, a los efectos de lo dispuesto en esta Orden, de conformidad al proyecto que les dio origen.

Disposición derogatoria única. *Cláusula derogatoria.*

Quedan derogados los artículos siguientes: 200 «Cal aérea»; 201 «Cal hidráulica» y 210 «Alquitranes», del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes, aprobados, los dos primeros, por Orden de 6 de febrero de 1976, del entonces Ministro de Obras Públicas, y el último por Orden de 21 de enero de 1988, modificada parcialmente por Orden de 8 de mayo de 1989, ambas del entonces Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, y aquellas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en ésta.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 27 de diciembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes
e Ilmo. Sr. Director general de Carreteras.

ANEXO**200 Cales para estabilización de suelos****200.1 Definición.**

Se definen como cales para estabilización de suelos aquellos conglomerantes constituidos principalmente por óxidos o hidróxidos de calcio [CaO, Ca(OH)₂] con o sin óxidos o hidróxidos de magnesio [MgO, Mg(OH)₂] y cantidades menores de óxidos de silicio (SiO₂), hierro (Fe₂O₃) y aluminio (Al₂O₃), empleados para la construcción de carreteras.

200.2 Condiciones generales.

Las definiciones, denominaciones y especificaciones de las cales para estabilización de suelos serán las que figuren en la UNE 80 502.

Además de lo anterior, el contenido de óxido de magnesio (MgO), según la UNE-EN 459-2, deberá ser inferior al 10 por 100 en masa. En caso de que el contenido de óxido de magnesio (MgO), cumpliendo el límite del 10 por 100, tenga un valor superior al 7 por 100, se determinará la estabilidad de volumen, según la UNE-EN 459-2, y el resultado deberá cumplir las condiciones señaladas para calificarlo como «pasa» en la UNE-ENV 459-1. Para cales clase II, el contenido de agua libre, según la UNE-EN 459-2, deberá ser inferior al 2 por 100 en masa.

Las cales para estabilización de suelos deberán presentar un aspecto homogéneo y no un estado grumoso o aglomerado.

El pliego de prescripciones técnicas particulares indicará, previa realización de los ensayos correspondientes, la clase de cal más adecuada a emplear para la estabilización de cada tipo de suelo.

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 1630/1992 (modificado por el Real Decreto 1328/1995), por el que se dictan disposiciones para la libre circulación de productos de construcción, en aplicación de la Directiva 89/106/CEE, y, en particular, en lo referente a los procedimientos especiales de reconocimiento, se estará a lo establecido en su artículo 9.

200.3 Transporte y almacenamiento.

La cal para estabilización de suelos será transportada en cisternas presurizadas y dotadas de medios neumáticos o mecánicos para el trasiego rápido de su contenido a los silos de almacenamiento o a los equipos que alimentan a las máquinas de extendido. Los silos de almacenamiento serán estancos y estarán provistos de sistemas de filtros.