

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 150** *Resolución de 18 de diciembre de 2024, de la Secretaría General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Convenio con Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Barcelona, para el establecimiento de la financiación y realización de actividades materiales para el desarrollo de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona.*

Con fecha 26 de noviembre de 2024, se ha suscrito el Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Barcelona, para el establecimiento de la financiación y realización de actividades materiales para el desarrollo de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona.

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho convenio que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 18 de diciembre de 2024.—La Secretaria General de Transporte Terrestre, Marta Elia Serrano Balbuena.

ANEXO

**Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible,
el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado
y la Autoridad Portuaria de Barcelona para el establecimiento de la financiación
y realización de actividades materiales para el desarrollo de los nuevos accesos
sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona**

REUNIDOS

26 de noviembre de 2024.

De una parte, don Óscar Puente Santiago, nombrado por el Real Decreto 835/2023, de 20 de noviembre, en representación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y actuando al amparo de lo establecido en el artículo 48.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP) y en el acuerdo de avocación de fecha 24 de septiembre de 2024, adoptado de acuerdo con el artículo 10 de esa ley.

De otra parte, don Luis Pedro Marco de la Peña, Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en adelante ADIF, en virtud de su nombramiento efectuado mediante Real Decreto 936/2024, de 17 de septiembre, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) de 18 de septiembre de 2024. ADIF es una entidad pública empresarial con CIF Q2801660H y domicilio a efectos de este acuerdo en Madrid, calle Sor Ángela de la Cruz, 3 (CP 28020), que actúa conforme a la LRJSP y de acuerdo con el Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

De otra parte, don Álvaro Rodríguez Dapena, comparece en su nombre y en representación de Puertos del Estado, en su condición de Presidente, nombramiento otorgado por Real Decreto 1063/2021, de 30 de noviembre, publicado en el BOE de 1 de diciembre de 2021. Puertos del Estado es un organismo público, con CIF Q-2867022-B,

domiciliado en Madrid, Campo de las Naciones, Avenida del Partenón 10 (CP 28042), con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, regulado por el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Y, de otra parte, don José Alberto Carbonell Camallonga comparece en su nombre y en representación de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en adelante APB, en su condición de Presidente, nombramiento otorgado por Decreto 426/2024, de fecha 29 de octubre, de la Generalidad de Cataluña y publicado en el BOE de 31 de octubre de 2024. La APB es un organismo público, con CIF Q-0867012G, domiciliado en Barcelona, Moll Barcelona, World Trade Center, edificio Este (CP 08039), con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, regulado por el TRLPEMM, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Las partes se reconocen la capacidad legal necesaria para suscribir el presente documento, y a tal efecto

EXPONEN

Primero.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, actualmente Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en adelante MITMS, ha elaborado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, la cual ha sido aprobada por el Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021 en una decidida apuesta por la modernización del sistema de transporte y logística y dentro de un planteamiento de Pacto nacional en materia de infraestructuras. Dicha Estrategia incluye la generación de nuevas infraestructuras de transporte entre las que destacan aquellas destinadas a mejorar la accesibilidad terrestre de los puertos de interés general.

Segundo.

La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible ejerce, respecto de las unidades dependientes de ella, las atribuciones previstas en el artículo 62 LRJSP. En particular en relación con las funciones establecidas en el apartado 1 de este artículo, le compete la coordinación de la actividad de los órganos de la Secretaría de Estado y de los organismos adscritos o dependientes de ella, así como la supervisión y seguimiento de los programas de actuación plurianual.

Entre dichos órganos, cuenta con la Secretaría General de Transporte Terrestre, de la que dependen la Dirección General de Carreteras (en adelante DGC) y la Dirección General del Sector Ferroviario (en adelante DGSF).

La DGC es el centro directivo del MITMS al que corresponde, entre otras atribuciones, el ejercicio de las funciones relativas a la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado conforme se regula en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (en adelante LC), la cual integra los itinerarios de interés general, entre los que se encuentran los accesos principales a los puertos de interés general.

Por su parte, la DGSF es el centro directivo del MITMS al que corresponde, entre otras atribuciones, el ejercicio de las funciones relativas a la planificación de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), de la cual forman parte los accesos a los puertos de interés general, y en particular de la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG, prevista en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF), así como las relativas a la propuesta y tramitación de los convenios con ADIF y ADIF-AV y a las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.

Tercero.

ADIF es una entidad pública empresarial adscrita al MITMS, que goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la LSF, en la LRJSP, en las disposiciones de desarrollo de ambas, en su Estatuto y en la legislación presupuestaria y demás normas de aplicación. En defecto de dichas normas, se le aplica el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones, ADIF actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la LSF y en su Estatuto, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Conforme al artículo 23.1 de la LSF, corresponde a ADIF, entre otras funciones, las siguientes:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la RFIG y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.

Cuarto.

Puertos del Estado es un organismo público adscrito al MITMS al que compete la ejecución de la política portuaria del Gobierno. Asimismo, tiene funciones de coordinación y control sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, en relación con los diferentes modos de transporte en el ámbito de la competencia estatal (artículo 17.b) del TRLPEMM). Igualmente, le corresponde la coordinación y supervisión de las actuaciones que se lleven a cabo dentro del sistema portuario ante los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, al regular el artículo 18.1.l) del TRLPEMM lo siguiente:

«l) Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y coordinará su aplicación y seguimiento.»

Asimismo, Puertos del Estado es, junto a las Autoridades Portuarias, uno de los administradores del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria al que se refiere el Expositivo 8 del presente convenio.

Quinto.

La APB es un organismo público adscrito al MITMS al que corresponden, entre otras competencias, la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario que administra. Asimismo, tiene entre sus funciones, «promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general» (artículo 26.1.r) del TRLPEMM).

Desde un punto de vista financiero, conforme al artículo 156 del citado TRLPEMM, la actividad de las Autoridades Portuarias debe responder a un principio de autosuficiencia económica, tanto a nivel del conjunto del Sistema, como individualmente de cada una de

las Autoridades Portuarias que lo conforman. De este modo, los Organismos Públicos Portuarios, con los recursos económicos derivados de su actividad ordinaria, deben ser capaces de hacer frente tanto a sus gastos operativos y de explotación como a la financiación de las inversiones necesarias para hacer frente al cumplimiento de las funciones que le son propias, de tal manera que aseguren su sostenibilidad económico-financiera en escenarios de corto, medio y largo plazo. Así, los Planes de Empresa serán los documentos que recojan los criterios y condiciones financieras, presupuestarias y de inversión a aplicar que garanticen la citada autosuficiencia económica de las Autoridades Portuarias.

Sexto.

Con fecha 22 de octubre de 2007 se aprueba el «Estudio Informativo del proyecto de nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto de Barcelona», el cual cuenta con una Declaración de Impacto Ambiental favorable formulada en 2007 y prorrogada en 2013 que, a fecha de hoy, está vigente sin plazo de caducidad.

Séptimo.

Con fecha 7 de octubre de 2020, se firma por parte del MITMS, la Generalitat de Catalunya, ADIF, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), APB y Puertos del Estado el «Protocolo de colaboración para el impulso y consecución de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona y para el desarrollo de la planificación y gestión del nodo logístico de Barcelona». En la cláusula primera del Protocolo, relativa a su objeto, se puede leer lo siguiente:

Mediante el presente Protocolo se expresan las voluntades del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana (actualmente Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), Generalitat de Catalunya, el ADIF, Puertos del Estado y la APB para impulsar la puesta en marcha y ejecución de la actuación denominada «Nuevos accesos Sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona», conforme a la solución que se estableció en el Estudio Informativo aprobado por el entonces Ministerio de Fomento, con fecha 22 de octubre de 2007, y referida en el expositivo Noveno, así como para la planificación del nodo logístico de Barcelona.

Asimismo, las partes manifiestan su voluntad de acometer los estudios y proyectos que sean precisos para poder suscribir los instrumentos jurídicos o convenios necesarios para el desarrollo del presente Protocolo. Estos instrumentos jurídicos o convenios tendrán en cuenta en particular, al menos, los siguientes aspectos:

i. la asignación de la titularidad y las obligaciones y aportaciones financieras de cada una de las entidades y organismos participantes en el desarrollo y construcción de los «Nuevos accesos Sur viario y ferroviario al puerto de Barcelona».

Más adelante, en la cláusula 4, se recoge el acuerdo de redactar los estudios previos y el Proyecto básico de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona con el principal objetivo de «proporcionar el soporte necesario para alcanzar los acuerdos definitivos entre las Partes, a ser formalizados mediante convenio, acerca de la asignación de la titularidad y las contribuciones financieras, así como relativos a los criterios técnicos y pautas de coordinación para la tramitación de instrumentos jurídicos (DEUP...), la redacción de los proyectos constructivos, la ejecución de las obras y la posterior administración o gestión de las infraestructuras ferroviarias generadas».

Con fecha 12 de junio de 2023, la Comisión de Seguimiento del Protocolo, integrada por un representante de cada una de las partes firmantes y presidida por el Secretario General de Infraestructuras del entonces Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (cargo denominado actualmente Secretaría General de Transporte Terrestre del MITMS), en el ejercicio de las funciones que el propio Protocolo le atribuye, ha aprobado la versión definitiva del Proyecto básico de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona.

El citado Proyecto básico ha sido redactado por ADIF con la colaboración de un grupo de trabajo técnico creado al amparo del Protocolo en el cual participan responsables técnicos de todas las entidades firmantes del Protocolo. El coste total estimado de las actuaciones incluidas en el Proyecto básico asciende a 695.148.072,30 euros (IVA no incluido), de los cuales aproximadamente 329.390.204,98 euros se corresponden con el acceso ferroviario y 207.065.757,90 euros con el acceso viario (incluyendo el Eje viario y el nuevo enlace con la Zona Franca y el Polígono Pratenc), correspondiendo los 158.692.109,42 euros restantes a expropiaciones y reposición de servicios afectados. En el presupuesto anterior se incluye un coste, estimado en 37.170.000 euros (IVA no incluido), para el desarrollo de actuaciones que quedan fuera del alcance del presente convenio y que se corresponden con la electrificación y las instalaciones de control, mando y señalización del anillo ferroviario, cuyo desarrollo corresponde a la APB.

Con objeto de definir una división en proyectos independientes que garanticen la compatibilidad constructiva de las actuaciones proyectadas, el Proyecto básico incluye además una propuesta de tramificación en proyectos constructivos para el desarrollo de las actuaciones objeto del convenio, con dos proyectos principales; el proyecto constructivo núm. 1, que previamente se desarrollará a nivel de trazado, en cuyo alcance se incluye el acceso viario desde su inicio en la Ronda Litoral a unos 1.000 m al noroeste del Enlace de Cornellá, con la ampliación a ambos laterales de la calzada de la A-2, hasta llegar al PK 0+510.00 del eje principal, y que cuenta con un presupuesto total estimado, incluyendo la reposición de servicios afectados, de 72.323.337,83 euros (IVA no incluido); y el proyecto constructivo núm. 2, en cuyo alcance se incluye el resto del acceso viario (incluyendo el nuevo enlace con la Zona Franca y el Polígono Pratenc) y el acceso ferroviario en su totalidad, y que cuenta con un presupuesto total estimado, incluyendo la reposición de servicios afectados, de 519.114.787,47 euros (IVA no incluido). Adicionalmente, las expropiaciones necesarias para el desarrollo de ambos proyectos constructivos se estiman en 66.539.947,00 euros.

Asimismo, es necesario incluir en el convenio los costes necesarios para el control y vigilancia de las obras y el devengo del 2 % cultural, estimados en 29.820.409,67 euros para el conjunto de la actuación.

No es objeto del presente convenio la redacción, ni su financiación, de los citados proyectos constructivos ya que los mismos han sido licitados y adjudicados por parte del MITMS y de ADIF, respectivamente, con cargo a sus presupuestos, antes de la formalización del presente convenio.

Que siendo necesarios los citados proyectos para la ejecución de las actuaciones objeto del convenio, los mismos serán aportados por el MITMS y ADIF para que puedan llevarse a cabo las actividades previstas de seguimiento y coordinación técnica durante la fase de redacción, así como las de supervisión, validación y aprobación de los mismos, que sí se regulan en el convenio, una vez que el mismo devenga eficaz.

En consecuencia, el presupuesto total estimado correspondiente a las actuaciones objeto del convenio asciende a 687.798.481,98 euros (IVA no incluido).

La distribución anual de este importe se ha recogido de manera estimativa en la cláusula cuarta de este convenio, habilitándose a su Comisión de Seguimiento para acordar el reajuste de anualidades según el grado de ejecución real de las actuaciones siempre que no suponga incremento del presupuesto ni ampliación del plazo previsto.

Octavo.

El artículo 159.bis) del TRLPEMM, contempla y regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria como instrumento para aplicar sus recursos económicos a la financiación de la construcción de las infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de una adecuada accesibilidad a los puertos de interés general desde el límite de su zona de servicio hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte de uso común, así como a la mejora de las redes generales de

transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario.

Este precepto legal ha sido objeto de desarrollo reglamentario por el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, modificado por el Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre. Este Fondo se nutre, entre otras, con las aportaciones que, con naturaleza de préstamo, realicen los organismos públicos portuarios, que tendrán carácter obligatorio o voluntario en los términos que se determinan en los artículos 4 y 5 de dicho Real Decreto 707/2015.

El artículo 4.4 del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, dispone que «los organismos públicos portuarios podrán compensar las aportaciones obligatorias cuyo desembolso sea exigido con los pagos efectuados, así como con los previstos en el presupuesto del ejercicio de desembolso de la aportación, una vez deducidas las subvenciones asociadas a los mismos, correspondientes a inversiones y aportaciones patrimoniales en aquellas obras que estén financiadas con el Fondo o, sin estar financiadas por el mismo, cumplan sus requisitos y finalidad, siempre que estén contempladas en el correspondiente presupuesto y hayan sido aprobadas para su compensación por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario. A la finalización del ejercicio se regularizarán, en su caso, las compensaciones atendiendo a los pagos efectivamente realizados, imputando el saldo resultante a los desembolsos del ejercicio siguiente o sucesivos».

De conformidad con lo estipulado en el precepto transcrito en el párrafo precedente, el vigente plan de actuaciones acordado por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, en su sesión de 2 de octubre de 2023, en funciones de administrador del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, recoge para la APB la actuación denominada «adicional en acceso ferroviario al puerto por retorno a solución 2007», estando por tanto en condiciones de contribuir a su financiación a través del Fondo.

Dicha actuación se enmarca dentro los supuestos de actuación previstos en el artículo 159.bis) del TRLPEMM antes citado y ha sido contemplada en la programación del citado Fondo con el carácter de «a compensar» con las aportaciones obligatorias al mismo que corresponden a la Autoridad Portuaria que suscribe. Asimismo, se encuentra recogida en el vigente Plan de Inversiones 2023-2027 de la APB, integrado en el correspondiente Plan de Empresa 2024, acordado con Puertos del Estado, con un importe de inversión de 200 millones de euros (IVA no incluido).

Noveno.

De acuerdo con el artículo 39.3 de la LSF, la conexión de las infraestructuras ferroviarias administradas por ADIF y la APB deberá quedar regulada en un convenio a celebrar conjuntamente por ADIF, la APB y Puertos del Estado. En dicho convenio de conexión, distinto del presente, se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes para la conexión de las infraestructuras ferroviarias con el resto de la RFIG.

Para ello, será preciso delimitar la titularidad de las infraestructuras cuya administración asumirán la APB y ADIF, respectivamente, mediante el establecimiento del punto de conexión física del acceso ferroviario al puerto, transfiriendo los activos que pasarán a formar parte de la zona de servicio del puerto. Igualmente, deberá fijarse el punto de conexión funcional para delimitar los ámbitos de responsabilidad en la concertación de las circulaciones entre ADIF y la APB.

Décimo.

Que, conforme a los artículos 143 y 144 de la LRJSP, las Administraciones cooperarán al servicio del interés general de acuerdo con las técnicas que consideren más adecuadas, como la cooperación interadministrativa para la aplicación de la normativa reguladora de una materia o actuaciones de cooperación en materia

patrimonial, incluidos los cambios de titularidad y la cesión de bienes. Así mismo podrán acordar de manera voluntaria la forma de ejercer sus respectivas competencias que mejor sirva al interés general.

Estas relaciones de cooperación, que requieren la aceptación expresa de las partes, se formularán en acuerdos de los órganos de cooperación o en convenios en los que se preverán las condiciones y compromisos que se asumen.

Undécimo.

Con fecha 11 de octubre de 2023 se firma la Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actualmente Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible) por la que se encomienda a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) la redacción, supervisión y aprobación del proyecto de construcción núm. 2 de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto de Barcelona, correspondiente a las siguientes actuaciones:

- Eje viario: desde el PK 0+510.00, punto con cota roja nula o casi nula antes del estribo 1 de la estructura E10 hasta el final del mismo, situado en el PK 5+143.209.
- Nuevo enlace con la Zona Franca y el Polígono Pratenc.
- Reposiciones de servicios afectados por estas actuaciones.

Duodécimo.

Finalmente, con fecha 26 de abril de 2024, la Comisión de Seguimiento del Protocolo ha validado el presente convenio.

Considerando las partes, relevantes los proyectos de nuevos accesos sur viario y ferroviario al puerto de Barcelona, por cuanto implican una mejora de la red general de transporte con directo interés portuario, las partes acuerdan establecer las condiciones para su financiación y la realización de las actividades necesarias, de conformidad con las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

El objeto del presente convenio consiste en establecer las condiciones de financiación y de realización de las actividades materiales necesarias para el desarrollo de la actuación denominada «Nuevos accesos Sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona».

Segunda. *Requisitos generales.*

En todo caso, las actuaciones objeto del convenio deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Desarrollar la solución técnica del Proyecto básico a la que se refiere el expositivo 7 conforme a los acuerdos alcanzados por la Comisión de Seguimiento del Protocolo en su reunión de fecha 12 de junio de 2023.
- Garantizar la compatibilidad técnica y funcional de la solución anterior con los proyectos de instalaciones de control, mando y señalización y electrificación, incluida la subestación de tracción, que tiene que desarrollar la APB fuera del alcance del presente convenio, optimizando el conjunto desde el punto de vista de la capacidad de infraestructura y la gestión de las circulaciones de trenes y maniobras.

– Guardar la debida coherencia con el resto de las actuaciones que cada una de las partes esté ejecutando o tenga previsto ejecutar en el ámbito de sus competencias y estrategias de desarrollo.

– Asegurar la compatibilidad con los requisitos establecidos para el desarrollo de la Red Básica en el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) núm. 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) núm. 1315/2013.

– Permitir el acceso directo a las terminales del puerto de trenes de mercancías de hasta 750 metros de longitud, desde plena vía, de forma compatible con las operaciones de maniobras sobre ramal de conexión con la instalación ferroviaria de Can Tunis.

– Cumplir las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad para tráfico ferroviario de mercancías y garantizar el cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad y seguridad ferroviarias relacionados con el diseño, ejecución y puesta en servicio de la nueva infraestructura ferroviaria.

– Dar cumplimiento al contenido del artículo 14 de la LC, relativo a la necesidad de someter las obras de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes a auditorías de seguridad viaria en fase de proyecto, previamente a su puesta en servicio y en la fase inicial en servicio, conforme al contenido del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado y el Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, trasposición de la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019.

Tercera. *Actuaciones a desarrollar.*

1. Las actuaciones se desarrollarán conforme a la propuesta de tramificación en proyectos constructivos que recoge el Proyecto básico al que se refiere el expositivo 7, con el siguiente alcance:

– Proyecto constructivo núm. 1 (en adelante Proyecto 1): Incluye la actuación de desarrollo del Eje viario desde su inicio, en los PK 0+000 de los ejes A2 calzada derecha y A2 calzada izquierda, a unos 1.000 m al noroeste del enlace de Cornellá, hasta el PK 0+510.00 del eje principal, punto con cota roja nula o casi nula antes del estribo 1 de la estructura E10.

– Proyecto constructivo núm. 2 (en adelante Proyecto 2): Incluye las siguientes actuaciones:

- El desarrollo del Eje viario desde el PK 0+510.00 del eje principal, punto con cota roja nula o casi nula antes del estribo 1 de la estructura E10 hasta el final del mismo, situado en el PK 5+143.209.

- El enlace con la Zona Franca y el Polígono Pratenc (en adelante nuevo Enlace).

- El desarrollo del Eje ferroviario en su totalidad, desde el PK 0+000 hasta el PK 2+125.200 excluyendo la electrificación y las instalaciones de control, mando y señalización del anillo ferroviario con inicio en el PK 2+040.000. En el alcance de este proyecto se incluye el ramal de conexión con la instalación ferroviaria de Can Tunis.

Para el desarrollo de las citadas actuaciones, la Comisión de Seguimiento del convenio, a la que se refiere la cláusula 9, podrá acordar, en su caso y de forma justificada, la subdivisión en más proyectos constructivos a partir de esta propuesta inicial, cuya redacción asumirá MITMS o ADIF, según corresponda. En adelante, la referencia a los Proyectos 1 y 2 se entenderá efectuada a la totalidad de proyectos específicos en que aquéllos se subdividan.

En el alcance de los Proyectos 1 y 2 se incluye la definición completa de todas las reposiciones de servicios afectados, asociadas a las actuaciones indicadas, tanto temporales como definitivas, que podrán desarrollarse en proyectos específicos.

Así mismo, la Comisión de Seguimiento podrá determinar, en su caso, que se incluyan en el convenio otras actuaciones adicionales necesarias para el desarrollo de la solución técnica del Proyecto básico, respetando, en todo caso, los requisitos señalados en la cláusula 2. En este caso, deberá tramitarse la correspondiente adenda modificativa al convenio previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con la legislación vigente.

2. Desarrollo de los proyectos constructivos:

Corresponde a MITMS, a través de la DGC, la supervisión y aprobación definitiva del Proyecto 1, incluyendo el proyecto previo de trazado, así como de los posibles proyectos modificados, incluida su redacción, que del mismo se deriven, en su caso. Este encargo incluye la obtención de todas las autorizaciones necesarias para la posterior ejecución de las obras y de la conformidad, previa a la aprobación del Proyecto 1, de todos los titulares de servicios afectados en relación con las actuaciones de reposición proyectadas.

ADIF llevará a cabo la supervisión y aprobación definitiva del Proyecto 2, así como de los correspondientes proyectos modificados, incluida su redacción, que del mismo se deriven, en su caso. Este encargo incluye la obtención de todas las autorizaciones necesarias para la posterior ejecución de las obras y de la conformidad, previa a la aprobación del Proyecto 2, de todos los titulares de servicios afectados en relación con las actuaciones de reposición proyectadas.

En el caso del Proyecto 2, su aprobación requerirá informe previo favorable por parte de la DGC, en la parte de dicho proyecto que se refiera a la actuación del Eje viario, y por parte de la APB en la parte referida al nuevo Enlace. Esto mismo aplicará en el caso de los proyectos modificados.

Antes de la aprobación definitiva de los proyectos constructivos redactados por MITMS y ADIF que recojan las actuaciones previstas en este convenio, incluidos los proyectos modificados que de ellos se deriven, y los de reposición de servicios junto con las correspondientes conformidades de los propietarios, deberán ser validados por la Comisión de Seguimiento del convenio.

3. Bienes y derechos afectados:

MITMS será la entidad beneficiaria de las expropiaciones correspondientes al Proyecto 1. Consecuentemente, asumirá en lo que le corresponda los derechos y obligaciones derivados de la normativa que se le aplique en materia de expropiaciones, incluyendo la información pública de bienes y derechos afectados previa a la aprobación del proyecto, la incoación del expediente de expropiación y la gestión de los expedientes expropiatorios, incluyendo todos los pagos o consignaciones que se deriven del procedimiento expropiatorio, abonando su coste íntegro, incluido el pago de los intereses de demora que se pudieran devengar.

ADIF será la entidad beneficiaria de las expropiaciones correspondientes al Proyecto 2. Consecuentemente, asumirá en lo que le corresponda los derechos y obligaciones derivados de la normativa que se le aplique en materia de expropiaciones, incluyendo la información pública de bienes y derechos afectados previa a la aprobación del proyecto, la solicitud de incoación del expediente de expropiación al MITMS y la gestión de los expedientes expropiatorios, incluyendo todos los pagos o consignaciones que se deriven del procedimiento expropiatorio, abonando su coste íntegro, incluido el pago de los intereses de demora que se pudieran devengar. En el caso de que fuese necesaria la ocupación de terrenos cuya titularidad corresponda al MITMS o a la APB, estos serán puestos a disposición de ADIF durante la ejecución de las obras y no serán objeto de expropiación.

4. Ejecución de las obras:

Corresponde a MITMS, a través de la DGC, la licitación, contratación y ejecución de las obras del Proyecto 1 y de cualquier otro proyecto que apruebe, así como de todos los contratos y expedientes de gasto necesarios para su desarrollo, conforme a los procedimientos que le sean de aplicación.

ADIF llevará a cabo la licitación, contratación y ejecución de las obras del Proyecto 2 y de cualquier otro proyecto que apruebe, así como de todos los contratos y expedientes de gasto necesarios para su desarrollo, conforme a los procedimientos que le sean de aplicación. La Comisión de Seguimiento deberá establecer procedimientos de coparticipación y coordinación de la DGC en la licitación, adjudicación y seguimiento de las obras correspondientes al acceso viario dentro de este Proyecto.

5. Entrada y puesta en servicio:

ADIF ejercerá como entidad proponente ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) en los trámites de comunicación previa, puesta en conocimiento y autorización de entrada y puesta en servicio de la actuación del Eje ferroviario incluidas en el Proyecto 2, cuyo procedimiento se regula en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Ello incluye la elaboración de toda la documentación necesaria.

En su caso, la APB aportará a ADIF toda la información que sea necesaria respecto de las actuaciones que promueve dentro de la zona de servicio del puerto y que la AESF considere incluidas en la actuación global a los efectos de la aplicación del procedimiento de autorización citado en el párrafo anterior.

En su caso, ADIF, como entidad encargada de ejecutar las obras correspondientes al Eje viario incluidas en el Proyecto 2 y previamente a la puesta en servicio del citado tramo de carretera, adoptará las medidas que resulten viables, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos y económicos, para eliminar o paliar los problemas identificados en los informes de auditoría de seguridad viaria en fase de obra.

Cuarta. Condiciones de financiación.

1. El total de actuaciones con el alcance técnico definido en la cláusula 3, será cofinanciado por MITMS, ADIF y la APB en los términos previstos en esta cláusula.

2. El importe estimado de las actuaciones a financiar se corresponde con el coste de inversión de los Proyectos 1 y 2 que se obtiene del Proyecto básico al que se refiere el expositivo 7, con el siguiente desglose:

Coste de inversión estimado correspondiente al Proyecto 1 (*)

	PEM - Euros	VEC - Euros	PCA	
			IVA no incluido - Euros	IVA incluido - Euros
EJE VIARIO (PK INICIO-PK 0+510).	60.775.914,14	72.323.337,83	76.858.137,68	92.556.556,30
Obra.	58.735.841,50	69.895.651,39	69.895.651,39	84.573.738,18
Reposición de servicios.	2.040.072,64	2.427.686,44	2.427.686,44	2.937.500,59
Expropiaciones.			888.245,00	888.245,00
AT coordinación y vigilancia obras.			2.431.036,57	2.941.554,24
Partida 2 % cultural.			1.215.518,28	1.215.518,28
Total.	60.775.914,14	72.323.337,83	76.858.137,68	92.556.556,30

(*) PEM: Presupuesto de ejecución material. VEC: Valor estimado del contrato, correspondiente al PEM incrementado en un 13 % de gastos generales y un 6 % de beneficio industrial. PCA: Presupuesto para conocimiento de la Administración, incluyendo importes estimados de expropiaciones, 4 % PEM de coordinación y vigilancia de las obras y la partida correspondiente al 2 % cultural.

Coste de inversión estimado correspondiente al Proyecto 2 (*)

	PEM - Euros	VEC - Euros	PCA	
			IVA no incluido - Euros	IVA incluido - Euros
EJE FERROVIARIO (**).	296.875.555,06	353.281.910,52	415.773.499,92	492.456.455,80
Obra.	245.563.197,46	292.220.204,98	292.220.204,98	353.586.448,02
Reposición de servicios.	51.312.357,60	61.061.705,54	61.061.705,54	73.884.663,71
Expropiaciones.			44.679.056,10	44.679.056,10
AT coordinación y vigilancia obras.			11.875.022,20	14.368.776,86
Partida 2 % cultural.			5.937.511,10	5.937.511,10
EJE VIARIO (PK 0+510 - PK FIN).	103.251.814,23	122.869.658,93	144.603.917,18	171.273.860,79
Obra.	85.405.636,18	101.632.707,05	101.632.707,05	122.975.575,54
Reposición de servicios.	17.846.178,05	21.236.951,88	21.236.951,88	25.696.711,77
Expropiaciones.			15.539.149,39	15.539.149,39
AT coordinación y vigilancia.			4.130.072,57	4.997.387,81
Partida 2 % cultural.			2.065.036,28	2.065.036,28
NUEVO ENLACE.	36.103.544,55	42.963.218,01	50.562.927,20	59.888.472,75
Obra.	29.863.360,89	35.537.399,46	35.537.399,46	43.000.253,35
Reposición de servicios.	6.240.183,66	7.425.818,56	7.425.818,56	8.985.240,45
Expropiaciones.			5.433.496,51	5.433.496,51
AT coordinación y vigilancia obras.			1.444.141,78	1.747.411,56
Partida 2 % cultural.			722.070,89	722.070,89
Total.	436.230.913,84	519.114.787,47	610.940.344,30	723.618.789,34

(*) PEM: Presupuesto de ejecución material. VEC: Valor estimado del contrato, correspondiente al PEM incrementado en un 13 % de gastos generales y un 6 % de beneficio industrial. PCA: Presupuesto para conocimiento de la Administración, incluyendo importes estimados de expropiaciones, 4 % PEM de coordinación y vigilancia de las obras y la partida correspondiente al 2 % cultural.

(**) Los importes de PCA estimados a partir del Proyecto básico para el tramo del Eje ferroviario que se desarrolla entre el PK 2+040 (punto de conexión física al que se refiere la cláusula 7) y el PK 2+125,2 (fin de la actuación) ascienden a 9.752.330,25 euros (IVA no incluido) y 11.550.995,90 euros (IVA incluido).

Los importes definitivos correspondientes a estas actuaciones dependerán de los proyectos de construcción aprobados, de las correspondientes adjudicaciones y de la ejecución de las obras, así como del coste final de las expropiaciones.

Si el importe total de las actuaciones superase el estimado en esta cláusula deberá tramitarse una modificación del convenio que, en todo caso, respetará el objeto y carácter de las contribuciones financieras del MITMS, ADIF y APB establecido en las cláusulas 4.3, 4.4 y 4.5.

3. Serán objeto de financiación por parte del MITMS todos los costes relacionados con la ejecución de todas las obras incluidas en el alcance del Proyecto 1, así como los relacionados con las obras del Proyecto 2 correspondientes a la actuación de desarrollo del Eje viario que se incluye en el alcance de dicho proyecto conforme a lo indicado en la cláusula 3.1.

Esta financiación alcanzará también el coste de las expropiaciones y los supuestos de modificación, liquidación y revisión de precios de los contratos y expedientes de gasto relacionados con las actuaciones financiadas. A tal fin, el Proyecto 2 deberá recoger un anejo de reparto económico que permita identificar el

coste imputable al tramo del Eje viario que forma parte de su alcance, incluyendo los capítulos de bienes y derechos afectados y de reposición de servicios que se imputan a cada actuación. La imputación de los capítulos de bienes y derechos afectados y de reposición de servicios a las actuaciones que forman parte del alcance del Proyecto 2 se hará de forma proporcional al reparto de los presupuestos de ejecución material de cada una de ellas.

La contribución financiera del MITMS con arreglo a lo previsto en este apartado no podrá superar el importe máximo establecido en la cláusula 4.6.

4. Serán objeto de financiación por parte de ADIF todos los costes relacionados con la ejecución de todas las obras incluidas en el alcance del Proyecto 2 correspondientes a las actuaciones de desarrollo del Eje ferroviario y del nuevo Enlace que se incluyen en su alcance conforme a lo indicado en la cláusula 3.1.

Esta financiación alcanzará también el coste de las expropiaciones y los supuestos de modificación, liquidación y revisión de precios de los contratos y expedientes de gasto relacionados con las actuaciones financiadas. A tal fin, el Proyecto 2 deberá recoger un anejo de reparto económico que permita identificar el coste imputable al Eje ferroviario y al nuevo Enlace, separadamente, incluyendo los capítulos de bienes y derechos afectados y de reposición de servicios que se imputan a dichas actuaciones. La imputación de los capítulos de bienes y derechos afectados y de reposición de servicios a las actuaciones que forman parte del alcance del Proyecto 2 se hará de forma proporcional al reparto de los presupuestos de ejecución material de cada una de ellas.

Esta financiación a cargo de ADIF quedará reducida en el importe de contribución de la APB establecido en la cláusula 4.5.

La contribución financiera de ADIF con arreglo a lo previsto en este apartado, una vez deducida la contribución de la APB, no podrá superar el importe máximo indicado en la cláusula 4.6.

5. La APB contribuirá a la financiación de las actuaciones incluidas en el alcance del Proyecto 2 con la cantidad fija indicada en la cláusula 4.6. El carácter fijo de esta contribución la hace independiente tanto de los costes de inversión estimados en este convenio como de las revisiones que pudieran afectar a éstos, tales como bajas de adjudicación, proyectos modificados, liquidaciones, revisiones de precios, expropiaciones, expedientes de gasto u otras que se pudiesen dar a lo largo de la vigencia de este convenio. La APB tampoco verá afectada su contribución por la obtención de posibles subvenciones que se pudiesen conseguir, tales como aquellas con cargo a marcos comunitarios de apoyo que pudiesen obtener, en su caso.

La contribución financiera de la APB deberá ser aprobada previamente por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario que gestiona el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y podrá destinarse a financiar cualquier coste relacionado con la ejecución de las actuaciones incluidas en el alcance del Proyecto 2 relativas al Nuevo enlace y al Eje ferroviario, hasta la liquidación de las obras o contratos correspondientes. En todo caso, la contribución de la APB se destinará a financiar el coste de los activos que le sean transferidos de acuerdo con lo previsto en la cláusula 8.2.

6. De acuerdo con los costes de inversión estimados para los Proyectos 1 y 2, indicados en la cláusula 4.2, el objeto de la contribución financiera de MITMS, ADIF y APB, establecido en las cláusulas 4.3, 4.4 y 4.5, y en coherencia con lo establecido en la cláusula 8 del presente convenio, la contribución financiera máxima de MITMS y ADIF

así como la contribución fija de la APB a las actuaciones objeto del convenio se repartirá conforme se indica en el siguiente cuadro:

Reparto de la contribución financiera de las partes

	MITMS - Euros	ADIF - Euros	APB - Euros
PROYECTO 1.	92.556.556,30		
Eje viario (PK inicio - PK 0+510).	92.556.556,30		
PROYECTO 2.	171.273.860,79	266.336.427,12	200.000.000,00
Eje viario (PK 0+510 - PK fin).	171.273.860,79		
Eje ferroviario (PK inicio - PK 2.040).		266.336.427,12	139.684.742,55
Eje ferroviario (PK 2.040 - PK fin).			9.752.330,25
Nuevo enlace.			50.562.927,20
Total.	263.830.417,09	266.336.427,12	200.000.000,00

La contribución financiera del MITMS correspondiente a las actuaciones del Proyecto 1 se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 17.38.453B.601 al ser actuaciones ejecutadas íntegramente por la DGC. En el caso de las actuaciones del Proyecto 2, dicha contribución se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 17.38.453B.740, o aquellas otras que la sustituyan en los sucesivos ejercicios de vigencia del convenio, al ser actuaciones ejecutadas íntegramente por ADIF. En ambos casos, y debido a la naturaleza tributaria de la DGC, la contribución financiera del MITMS a la actuación del Eje viario incluye el IVA correspondiente. En el caso de ADIF y de la APB, que por su naturaleza sí pueden deducirse el IVA soportado, su contribución financiera a las actuaciones del Eje ferroviario y nuevo Enlace se refiere a los importes sin IVA indicados en la cláusula 4.2.

7. El desarrollo de las actuaciones incluidas en el presente convenio se sujetará a la programación de anualidades recogida en el siguiente cuadro:

Distribución inicial de anualidades

Año	Proyecto 1			Proyecto 2		Total inversión - Euros
	MITMS - Euros	ADIF - Euros	APB - Euros	MITMS - Euros	Total - Euros	
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	5.700.000,00	0,00	2.700.000,00	8.400.000,00	8.400.000,00
2026	0,00	5.700.000,00	0,00	2.700.000,00	8.400.000,00	8.400.000,00
2027	0,00	50.000.000,00	0,00	25.000.000,00	75.000.000,00	75.000.000,00
2028	1.000.000,00	65.000.000,00	40.000.000,00	15.000.000,00	120.000.000,00	121.000.000,00
2029	15.000.000,00	65.000.000,00	40.000.000,00	30.000.000,00	135.000.000,00	150.000.000,00
2030	35.000.000,00	35.000.000,00	40.000.000,00	40.000.000,00	115.000.000,00	150.000.000,00
2031	30.000.000,00	30.000.000,00	40.000.000,00	40.000.000,00	110.000.000,00	140.000.000,00
2032	11.556.556,30	9.936.427,12	40.000.000,00	15.873.860,79	65.810.287,92	77.366.844,21
Total.	92.556.556,30	266.336.427,12	200.000.000,00	171.273.860,79	637.610.287,92	730.166.844,21

Durante la vigencia del presente convenio las anualidades podrán ajustarse en función del ritmo real de ejecución de las actuaciones cumpliendo con lo establecido en el artículo 74 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (en adelante LGP). En este supuesto, la tramitación del expediente financiero no precisará la suscripción de una adenda modificativa, siendo suficiente el acuerdo de las partes en la Comisión de Seguimiento y siempre que dichos reajustes no supongan la alteración de los importes de la contribución financiera que se indican en la cláusula 4.6 ni un aumento del plazo de duración del convenio, en cuyo caso se requerirá de la correspondiente adenda al convenio, previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con la legislación vigente.

Cada año las partes incorporarán en la partida correspondiente del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado las anualidades relativas a su contribución financiera al convenio.

De conformidad con el artículo 47 bis de la citada LGP, cuando, excepcionalmente, la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado no autorizase crédito suficiente para hacer frente al pago de una determinada anualidad en la forma prevista en la cláusula 6, la Comisión de Seguimiento acordará un reajuste de anualidades de manera que el importe deficitario se asigne a las anualidades siguientes, siempre que lo permitan las disponibilidades de crédito y previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con la legislación vigente.

Quinta. Control e inspección de las actuaciones financiadas.

1. Las partes se informarán, a través de la Comisión de Seguimiento prevista en el presente convenio, de los hitos principales y avance de las actuaciones proyectadas.

2. Las partes podrán solicitarse mutuamente cuanta información precisen relativa al desarrollo de las actuaciones y tener acceso a todos los documentos que integren los expedientes de contratación y de ejecución de las mismas.

3. Las partes podrán realizar visitas de inspección a las obras que cada una ejecute en virtud de este convenio conforme al protocolo que cada entidad establezca a tal fin. Dichas visitas podrán realizarse directamente por las partes o por representante con garantía de confidencialidad.

4. Las cuestiones que se deriven de lo previsto en los párrafos precedentes y que puedan afectar a los requisitos fijados en la cláusula 2 se analizarán y resolverán por la Comisión de Seguimiento.

5. Las partes se mantendrán informadas a través de la Comisión de Seguimiento del contenido y justificación de los contratos o modificaciones de los mismos que resulten necesarios para el desarrollo de las actuaciones proyectadas. Cuando una modificación de contrato afecte o pueda afectar a los requisitos se refiere la cláusula 2 la justificación deberá incluir una valoración de su incidencia en el cumplimiento de dichos requisitos.

6. El régimen previsto en el apartado precedente se aplicará en lo que proceda a la liquidación de contratos.

Sexta. Régimen de pagos.

1. Los pagos a efectuar a ADIF por parte de MITMS por las actuaciones del Proyecto 2 que contribuye a financiar conforme a lo previsto en la cláusula 4.3 incluirán el IVA correspondiente y se efectuarán previa presentación por parte de ADIF de un certificado por trimestres vencidos, conformado por un responsable técnico designado por la DGC, con el siguiente contenido:

a) Las certificaciones de obra aprobadas y pagadas por ADIF durante el periodo en cuestión, incluyendo sus correspondientes relaciones valoradas.

b) La documentación justificativa del resto de los costes correspondientes a conceptos que forman parte de la actuación financiada de acuerdo con la cláusula 4, devengados y pagados por ADIF en el periodo correspondiente.

c) Una relación descriptiva del estado de situación de las obras en relación con el grado de cumplimiento del programa de trabajo.

d) Además, hará constar cualquier otra circunstancia de la que pueda tener conocimiento con incidencia en la consecución de los requisitos a los que se refiere la cláusula 2.

El MITMS transferirá a ADIF el importe de los costes justificados con el límite comprometido en el presente convenio para cada ejercicio, en la forma prevista en este apartado y previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con la legislación vigente.

Si los costes justificados resultaran inferiores a la anualidad prevista, la diferencia se incorporará como remanente al ejercicio siguiente, siempre que así se contemple en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado. En el caso de que los costes justificados superen la anualidad prevista, la diferencia se imputará a las anualidades siguientes en la forma indicada en la cláusula 4.7.

En todo caso, las diferencias a las que se refiere el párrafo anterior darán lugar al correspondiente reajuste de anualidades del convenio previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con la legislación vigente y de acuerdo a lo previsto en la cláusula 4.7.

2. Los pagos a efectuar a ADIF por parte de la APB por las actuaciones del Proyecto 2 que contribuye a financiar conforme a lo previsto en la cláusula 4.5, se efectuarán de acuerdo a los siguientes criterios:

a) Los pagos a realizar por la APB se llevarán a cabo previa presentación de un certificado de grado de avance y buena ejecución de los trabajos, conformado por un responsable de ADIF.

b) La APB efectuará a ADIF cinco (5) pagos durante el plazo en que se desarrollen los trabajos, cada uno de ellos equivalente a un 20 % de su contribución total. Dichas aportaciones se harán efectivas en el momento en que ADIF certifique que los trabajos asociados al Proyecto 2 presentan un grado de avance equivalente al porcentaje acumulado de aportación que corresponda efectuar a la APB en cada momento.

c) El último pago a realizar por la APB se realizará una vez se hayan finalizado las actuaciones indicadas en la cláusula 3.1 y se haya producido la autorización de puesta en servicio del nuevo acceso ferroviario.

d) En virtud de lo que establece la cláusula 8.2, ADIF emitirá factura por la transferencia de activos a la APB repercutiendo el IVA correspondiente. Por su parte la APB podrá deducirse el IVA soportado en concepto de inversión. El pago de la factura por parte de la APB se considerará compensado a todos los efectos con las aportaciones establecidas en la cláusula 7 y el calendario de pagos. En consecuencia, la APB no realizará ningún pago adicional en concepto de IVA. Adicionalmente el certificado de grado de avance global al que se refiere el apartado a) de la cláusula 6.2 incluirá de forma separada tanto el grado de avance de la actuación del nuevo enlace viario como el grado de avance de la actuación del eje ferroviario a partir del punto de conexión física.

3. Las cantidades abonadas a ADIF por MITMS y por la APB en virtud de lo estipulado en el presente convenio tendrán la consideración de pagos parciales hasta que se liquiden todas las obras previstas y se transfieran las infraestructuras que corresponda de acuerdo con la cláusula 8, incluidos los terrenos expropiados, momento en el que adquirirán la condición de definitivas.

Séptima. *Finalización de la actuación.*

1. ADIF llevará a cabo la recepción de las obras correspondientes a las actuaciones del Proyecto 2, si bien participará un representante de la DGC o de la APB cuando la infraestructura recibida se corresponda con activos que vayan a formar parte de la Red de Carreteras del Estado o de la zona de servicio del puerto, respectivamente, según lo previsto en la cláusula 8.

2. ADIF y la APB establecerán de forma exacta los puntos de conexión física y funcional en el Eje ferroviario. Para ello, se tendrá en cuenta lo definido en el Proyecto básico, así como lo acordado por la Comisión de Seguimiento del Protocolo al que se refiere el expositivo 7. Conforme a lo anterior, ambos puntos se fijan inicialmente en el PK 2+040 del Proyecto básico, sin perjuicio de los ajustes que se puedan producir en la ubicación final de estos puntos en función del desarrollo y configuración final las obras, una vez terminadas.

3. ADIF, la APB y Puertos del Estado promoverán la firma del convenio de conexión al que se refiere el expositivo 9. El inicio de la explotación comercial de las infraestructuras ferroviarias, desarrolladas al amparo del presente convenio, estará condicionado a la firma del citado convenio de conexión.

4. MITMS, a través de la DGC, y la APB, establecerán de forma exacta los límites físicos entre el Eje viario y la actuación del nuevo Enlace.

Octava. *Titularidad final de los activos.*

1. Una vez finalizadas las actuaciones conforme a lo dispuesto en el presente convenio, y en coherencia con lo establecido en la cláusula 7.4, ADIF transferirá a MITMS, para su incorporación a la Red de Carreteras del Estado, las infraestructuras y los terrenos correspondientes a la actuación de desarrollo del Eje viario que se incluye en el alcance del Proyecto 2, incluyendo los ramales de acceso al nuevo Enlace desde la autovía así como cualquier otro elemento del nuevo Enlace que pueda interferir con la futura explotación del Eje viario a cargo de MITMS.

En el tramo de superposición de los Ejes viario y ferroviario, la transmisión de los activos a la que se refiere el párrafo anterior requerirá la firma de un convenio entre MITMS y ADIF donde se regularán las condiciones de aplicación relativas al régimen de uso y defensa previsto en las correspondientes leyes sectoriales para las nuevas infraestructuras viaria y ferroviaria de titularidad estatal de tal forma que se facilite la adecuada conservación y explotación de las mismas. En el convenio se considerará la compatibilidad con la explotación de la infraestructura ferroviaria de ancho métrico existente en el citado tramo de superposición y se tendrá en cuenta la necesidad de minimizar en lo posible las afecciones al servicio viario y ferroviario en el acceso al puerto.

La transmisión de los activos se efectuará mediante acta de conformidad suscrita al efecto, o procedimiento administrativo que se considere de aplicación al caso.

2. Una vez finalizadas las actuaciones conforme a lo dispuesto en el presente convenio, ADIF transferirá a la APB, con cargo a una parte de la contribución financiera a la que se refiere la cláusula 4.4, las infraestructuras y los terrenos del Eje ferroviario situadas a partir del punto de conexión físico al que se refiere la cláusula anterior, así como las infraestructuras y los terrenos correspondientes al nuevo Enlace que no se hayan transferido a MITMS conforme a lo establecido en la cláusula 8.1. La transmisión de los activos podrá efectuarse mediante mutación demanial, si así se acuerda, y en su caso, se tramitará una modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios para incluirlos en la zona de servicio del puerto.

Previamente a la transferencia de las infraestructuras y terrenos del Eje ferroviario a la que se refiere este apartado ADIF recabará la autorización de la AESF para la entrada en servicio de los subsistemas ferroviarios ejecutados y la puesta en servicio de la nueva línea de conexión ferroviaria del puerto de Barcelona.

3. Con el fin precisar los activos que se transfieren en virtud de esta cláusula, la Comisión de Seguimiento acordará un documento de transmisión de activos valorados que incluirá el detalle de los terrenos y las infraestructuras que se transfieren, con las coordenadas y PK precisos.

Novena. *Comisión de Seguimiento.*

Se constituirá una Comisión de Seguimiento formada por un representante de la APB, un representante de Puertos del Estado, dos representantes del ADIF y dos representantes de MITMS. A efectos de su constitución inicial, ambas partes deberán designar a sus respectivos representantes en el plazo de un mes desde la vigencia del presente convenio.

La Presidencia de la Comisión de Seguimiento la ostentará MITMS a través de la Secretaría General de Transporte Terrestre, asumiendo la Autoridad Portuaria de Barcelona la Secretaría de la Comisión.

La Comisión de Seguimiento se reunirá, con carácter ordinario, con periodicidad al menos semestral y, en cualquier caso, cuando una de las partes lo solicite. Sus reuniones se formalizarán en acta en cada caso.

La Comisión de Seguimiento tendrá las siguientes funciones:

- Realizar el seguimiento del desarrollo de lo estipulado en este convenio.
- Aprobar sus normas de funcionamiento interno.
- Determinar, conforme a lo previsto en la cláusula 3, los proyectos necesarios para la consecución de la finalidad del convenio.
 - Validación de los proyectos técnicos, incluyendo sus eventuales modificados.
 - Conocer y valorar el avance de la redacción de los proyectos y de la ejecución de las obras.
 - Acordar el reajuste de anualidades en los términos previstos en la cláusula 4.7 del convenio, siempre que dichos reajustes no supongan una alteración de la cifra total comprometida, ni un aumento del plazo de duración del convenio.
 - Proponer la modificación del convenio a iniciativa de cualquiera de las partes suscriptoras del mismo, de acuerdo a lo previsto en la cláusula 11.
 - Proponer, en su caso, la prórroga del convenio de acuerdo con lo previsto en la cláusula 10 del convenio.
 - Interpretar, en caso de duda, el contenido del convenio.
 - Resolver las discrepancias que puedan surgir en la aplicación del presente convenio.
 - Proponer la titularidad final de los activos correspondientes al enlace de la zona Franca-Polígono Pratenc, conforme a lo establecido en la cláusula 8 del convenio y teniendo en cuenta la situación final de las obras ejecutadas.
 - Acordar el documento de transmisión de activos al que se refiere la cláusula 8.3 del convenio.
 - Analizar y resolver, cuando proceda, las cuestiones a las que se refiere la cláusula 5.4.
 - Acordar la continuidad durante la fase obra del «Grupo de Trabajo Técnico de Accesos» del Protocolo al que se refiere el expositivo 7 o, en su caso, el establecimiento de un nuevo grupo de trabajo específico constituido exclusivamente por las partes firmantes del convenio, conforme a lo previsto en el siguiente párrafo.

La Comisión de Seguimiento podrá estar asistida por un grupo de trabajo técnico. A tal fin, y conforme a lo previsto en la cláusula 6 del Protocolo al que se hace referencia en el expositivo 7, se acuerda dar continuidad al «Grupo de Trabajo Técnico de Accesos» del citado Protocolo para realizar el seguimiento técnico de la redacción de los proyectos constructivos a los que se refieren las cláusulas 3.1 y 3.2 y asegurar la coordinación técnica de las distintas administraciones durante esta fase. Para ello, se asumirán las normas de funcionamiento del citado grupo de trabajo. Para el seguimiento

técnico durante la fase de obra la Comisión de Seguimiento podrá acordar la continuidad del citado grupo de trabajo u optar por el establecimiento de un nuevo grupo de trabajo constituido exclusivamente por las partes firmantes del convenio. En este último caso deberán definirse la composición y normas de funcionamiento del nuevo grupo.

En cualquier caso, las reuniones de seguimiento técnico a las que se refiere el párrafo anterior deberán contar, durante la fase de obra, con la participación de los responsables de contrato o dirección de obra para informar de los avances y aportar la documentación que el grupo de trabajo estime necesaria.

En lo que no prevea de manera expresa este convenio para la Comisión, serán aplicables las normas reguladoras de los órganos colegiados contenidas en el capítulo II, sección 3.ª, de la LRJSP.

Décima. *Vigencia, validez y eficacia.*

Este convenio, conforme a lo dispuesto en el artículo 48.8 de la LRJSP, se perfeccionará por la prestación de consentimiento de las partes y devendrá eficaz una vez inscrito en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal (REOICO), permaneciendo en vigor hasta la liquidación de los contratos realizados al amparo del presente convenio, y la transferencia de las infraestructuras que corresponda de acuerdo con la cláusula 8, incluidos los terrenos expropiados por éstas. En todo caso, este plazo no podrá ser superior a diez años, de conformidad con la disposición adicional centésima trigésima octava de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, pudiendo acordarse unánimemente la prórroga antes de la finalización del plazo inicial de vigencia por un período de hasta siete años adicionales, de acuerdo con la citada disposición adicional centésima trigésima octava, mediante la suscripción de la correspondiente adenda tramitada conforme a los requisitos legalmente establecidos. Asimismo, el convenio deberá ser publicado, en el plazo de diez días hábiles desde su formalización, en el «Boletín Oficial del Estado».

Undécima. *Modificación.*

En cualquier momento durante la vigencia de este convenio, las partes, a propuesta de la Comisión de Seguimiento, por unanimidad y de manera expresa, podrán modificar este convenio, mediante la suscripción de la correspondiente adenda, previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con la legislación vigente.

Duodécima. *Extinción.*

El presente convenio se extinguirá, por el cumplimiento o conclusión de todas las actuaciones contenidas en el mismo, por las causas de resolución establecidas en el artículo 51.2 de la LRJSP y, además, por las siguientes:

- a) La imposibilidad de alcanzar su fin.
- b) La imposibilidad financiar el proyecto de inversión en los términos fijados en el convenio.
- c) Por el transcurso del plazo de un año sin que la Comisión de Seguimiento haya acordado la reprogramación de anualidades.

En caso de incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes, la otra parte puede notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un plazo determinado las obligaciones y compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado a la Comisión de Seguimiento.

Si trascurrido el plazo que se determine en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a la parte incumplidora la concurrencia

de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La extinción del convenio por esta causa, tras el procedimiento contradictorio regulado en el artículo 51.2.c) de la LRJSP, conllevará el pago de una indemnización por la parte incumplidora del convenio por los perjuicios causados derivados de actuaciones ya ejecutadas o como consecuencia de otras actuaciones que tenga que asumir la otra parte firmante debido al referido incumplimiento.

En caso de extinción por causa diferente a la conclusión de las actuaciones objeto del convenio, las partes a propuesta de la Comisión de Seguimiento podrán acordar las condiciones para la continuación y finalización de las actuaciones en curso que consideren oportunas, estableciendo un plazo improrrogable para su finalización, transcurrido el cual deberá realizarse la liquidación de las mismas en los términos establecidos en el artículo 52.2 de la LRJSP.

El cumplimiento y la resolución del convenio dará lugar a su liquidación. En el caso de cumplimiento o conclusión de todas las actuaciones contenidas en el mismo, se realizará un acta por parte de la Comisión de Seguimiento en la que se determinará el cumplimiento de conformidad de los compromisos de cada una de las partes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 52 de la LRJSP.

Decimotercera. Régimen jurídico y jurisdicción.

El presente convenio tiene naturaleza administrativa y se rige por lo dispuesto en el capítulo VI del título preliminar de la LRJSP o legislación que en adelante le sustituya.

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir entre las partes relativas a la interpretación, ejecución y cumplimiento de las obligaciones que en aplicación de este convenio no queden resueltas en la Comisión de Seguimiento serán resueltas de conformidad con lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Y, en prueba de conformidad, las partes indicadas firman este convenio, en la fecha de la firma electrónica, tomándose como fecha de formalización la fecha del último firmante.—Por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Ministro, Óscar Puente Santiago.—Por el ADIF, el Presidente, Luis Pedro Marco de la Peña.—Por la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Presidente, José Alberto Carbonell Camallonga.—Por Puertos del Estado, el Presidente, Álvaro Rodríguez Dapena.