

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 535** *Resolución de 17 de diciembre de 2024, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, para la conexión de los vestíbulos del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona y de la línea 9 de metro de Barcelona en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona.*

Habiendo sido suscrito el 16 de diciembre de 2024, el convenio de colaboración entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT), para la conexión de los vestíbulos del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona y de la línea 9 de metro de Barcelona en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona, procede, 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, la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho convenio, que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 17 de diciembre de 2024.–El Presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Luis Pedro Marco de la Peña.

ANEXO

Convenio de colaboración entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT), para la conexión de los vestíbulos del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona y de la línea 9 de metro de Barcelona en la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona

16 de diciembre de 2024.

REUNIDOS

Don Luis Pedro Marco de la Peña, presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que en lo sucesivo se denominará ADIF, en virtud del Real Decreto 936/2024, de 17 de septiembre, actuando en nombre y representación de esta entidad en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 23.2.a) del Estatuto de ADIF, aprobado mediante el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

Don Manel Nadal Farreras, presidente de Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, que en lo sucesivo se denominará IFERCAT, en virtud del Acord de Govern GOV/202/2024, de 25 de septiembre, y de conformidad con las facultades atribuidas por el Decreto 45/2024, de 27 de febrero, por el cual se aprueban los Estatutos del ente Infraestructuras Ferroviarias de Catalunya y facultado por su Consejo de Administración.

Todas las partes se reconocen capacidad y competencia suficientes para formalizar el presente acuerdo, y a tal efecto

EXPONEN

Primero.

Que la entidad pública empresarial ADIF es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y goza de personalidad jurídica propia,

así como plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario; en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, y sus normas de desarrollo; en su Estatuto y en la legislación presupuestaria; y otras normas de aplicación.

En el ejercicio de sus funciones, ADIF actúa con autonomía de gestión, 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.

El artículo 23.1.b) de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, les atribuye a los administradores de infraestructuras ferroviarias, entre otras funciones, la construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.

Que ADIF está legitimado para proceder a la suscripción del presente convenio, al amparo de lo establecido en el artículo 4.2 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que faculta expresamente a esta entidad pública empresarial para poder celebrar convenios con la Administración General del Estado, con otras administraciones públicas, así como con cualquier otra entidad pública o privada para el mejor cumplimiento de sus fines.

Segundo.

Que la Generalitat de Catalunya, de acuerdo con lo previsto en los artículos 140.6 y 169.1 del Estatuto de autonomía de Catalunya, tiene competencia exclusiva, en materia ferroviaria, en relación con las infraestructuras de las que es titular y la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña y sobre los transportes de ferrocarril que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura, y, en virtud del artículo 3.5 del Decreto 133/2024, de 11 de agosto, de creación, denominación y determinación del ámbito de competencia de los departamentos en que se organiza el Gobierno y la Administración de la Generalitat de Catalunya, corresponde al Departamento de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica el ejercicio de las competencias propias de la Generalitat en materia de obras públicas, infraestructuras y ferrocarriles. Por otro lado, el artículo 149.5 recoge la competencia exclusiva en materia de urbanismo.

Tercero.

Que Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (IFERCAT) es un ente público adscrito al Departamento de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica de la Generalitat de Catalunya, según se establece en la Ley 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria. Su objeto se centra en diseñar, construir, conservar, gestionar y administrar las infraestructuras ferroviarias, nuevas o ya construidas, que le adscriba el Govern. Para ello, se desarrollan las herramientas necesarias de gestión y se realizan los estudios y proyectos correspondientes para dotar al territorio de una red ferroviaria que contribuya a la competitividad y la sostenibilidad del sistema de transporte. Entre sus objetivos estratégicos está «progresar en la construcción y puesta en servicio de la Línea 9 de metro de Barcelona», infraestructura que es de su titularidad.

Cuarto.

Que en diciembre de 2003 el Ministerio de Fomento finalizó un estudio informativo para el nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona, integrado en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), que recogía la solución técnica pactada en el protocolo firmado en julio de ese mismo año por el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Baix Llobregat y diversos ayuntamientos. En el

documento mencionado se previó, entre otras actuaciones, la construcción de una nueva estación en falso túnel en el entorno de la terminal aeroportuaria existente en ese momento (actual T2) de 240 m de longitud entre pantallas y con las vías a unos 17 metros bajo el nivel de la superficie. En esa estación se definieron dos niveles: «el inferior, donde se sitúan las vías y andenes, y el superior, que cuenta con las canceladoras y sirve de comunicación con los edificios intermodales previstos».

Una de las conexiones intermodales previstas en el intercambiador de la terminal T2 del aeropuerto se definió entre el nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona y la Línea 9 de metro de Barcelona, con lo que se requería la coordinación entre ambas infraestructuras.

Quinto.

Que si bien la planificación inicial de la construcción del nuevo intercambiador de la terminal T2 previó que se ejecutarían primero las obras del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona (que se sitúa en el nivel más profundo), y, posteriormente apoyándose sobre sus elementos estructurales se ejecutarían los trabajos correspondientes a la línea 9 de metro de Barcelona, finalmente la obra de construcción de la línea 9 avanzó apreciablemente respecto a la del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto, lo cual obligó a modificar el diseño estructural de ambas actuaciones. De este modo, la obra de construcción de la estación de la línea 9 ubicada en la terminal T2 debió incluir la construcción de diversos elementos estructurales inicialmente no previstos para asegurar la estabilidad del conjunto del intercambiador, al no estar construida previamente bajo ella la parte correspondiente al nuevo acceso ferroviario al aeropuerto conforme se había planificado.

Los elementos estructurales adicionales que debió incluir el proyecto de la Línea 9 indicados en el párrafo anterior tuvieron un coste para IFCAT de 13.511.098,96 euros sin IVA y consisten en síntesis en las pantallas, losas y otras piezas necesarias para permitir el paso posterior de la tuneladora que construyó el túnel del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto (integrado en la RFIG) bajo la estación de la propia Línea 9 sin afectarla.

De este modo, los elementos estructurales adicionales mencionados fueron básicos para posibilitar la ejecución del intercambiador según se había previsto, dado que, si no se hubieran construido, las obras que ejecutó posteriormente ADIF hubieran sido inviables tal y como estaban proyectadas, siendo necesaria en consecuencia una modificación del contrato correspondiente, que habría sido mucho más costoso para ADIF tanto a nivel económico como temporal.

Sexto.

Que en el intercambiador de la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona se puso en servicio la estación de la línea 9 de metro de Barcelona antes de que estuviera construida la correspondiente estación de la RFIG integrada en el nuevo acceso ferroviario al aeropuerto. De este modo, las obras de construcción de la estación de la línea 9 de metro de Barcelona no pudieron completarse, ya que no pudo habilitarse la zona de conexión entre su vestíbulo y el futuro vestíbulo de la estación de la RFIG.

Una vez avanzados los trabajos de construcción del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto y analizados los detalles de la actuación necesaria para permitir la conexión del vestíbulo de la estación de la terminal T2 en él integrada con el vestíbulo de la estación correspondiente de la línea 9 de metro de Barcelona, se constató la necesidad de que ADIF redactara el correspondiente proyecto constructivo. Este proyecto ha sido validado por IFCAT para asegurar que incluye todos los trabajos necesarios para alcanzar el objetivo definido y aprobado posteriormente por ADIF.

La ejecución de las conexiones del vestíbulo de la estación del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona (RFIG) situada en la terminal T2, tanto con el sistema de autobuses en superficie como con la estación de la línea 9 de metro de

Barcelona, redundará en una mejora importante de la funcionalidad de las infraestructuras implicadas y por extensión del servicio público que se podrá prestar a la sociedad. De este modo, la conexión de los vestíbulos de la RFIG y de la línea 9 de metro de Barcelona en el intercambiador de la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona es una prioridad para ADIF e IFERCAT.

Séptimo.

El Gobierno de la Generalitat, con fecha 3 de diciembre de 2024, ha aprobado la suscripción de este convenio de conformidad con lo que prevé el artículo 26.k) de la Ley 13/2008, de 5 de noviembre, de la presidencia de la Generalitat y del Gobierno.

Expuesto lo anterior, las partes han acordado impulsar el presente convenio para llevar a cabo las nuevas actuaciones de conexión de los vestíbulos del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona y de la Línea 9 de Metro de Barcelona, que se registrará por las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

El presente convenio tiene por objeto instrumentar la cooperación entre ADIF e IFERCAT para impulsar la ejecución de las obras de conexión, en el ámbito de la terminal T2 del aeropuerto de Barcelona, entre los vestíbulos de las estaciones del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona (RFIG) y de la línea 9 de metro de Barcelona.

Segunda. *Actuaciones contempladas en el convenio.*

El presente convenio prevé las siguientes actuaciones en la estación de la línea 9 de metro de Barcelona:

– Modificación y finalmente desmontaje de elementos provisionales de evacuación que actualmente comunican el nivel de andenes con el nivel de vestíbulo y el exterior. En concreto, se prevé el desmontaje de las actuales escaleras provisionales que comunican los tres niveles y las trampillas que permiten la salida desde ellas al exterior. Sustitución provisional de estos elementos por elementos compatibles durante las obras y finalmente desmontaje definitivo. Cierre definitivo de tres huecos provisionales existentes en la losa superior a nivel de calle, dos correspondientes a las mencionadas salidas de emergencia y un tercero actualmente destinado a la ventilación.

– Acondicionamiento de los dos núcleos de comunicación entre el nivel de andenes y el de vestíbulo. Demolición de cerramientos y desmontaje de otros elementos provisionales, e instalación de puertas que permitan la sectorización de los núcleos de comunicación respecto a los andenes. Construcción de escaleras fijas e instalación también de escaleras mecánicas que comuniquen ambos niveles. Ejecución de todos los trabajos de arquitectura, instalaciones y sistemas necesarios para su puesta en servicio.

– Acondicionamiento del nivel de vestíbulo. Demolición de cerramientos y desmontaje de otros elementos provisionales para permitir el acceso entre la zona del vestíbulo actualmente en servicio y el vestíbulo del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto. Ejecución de todos los trabajos de arquitectura, instalaciones y sistemas necesarios para su puesta en servicio.

– Acondicionamiento del frente de conexión con el vestíbulo de la estación del nuevo acceso ferroviario. Demolición de cerramientos provisionales. Ejecución de los trabajos de arquitectura necesarios, instalación de barreras tarifarias, máquinas expendedoras y de un cerramiento definitivo que permita la apertura o el cierre del vestíbulo cuando sea necesario independizarlo respecto al vestíbulo del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto.

– Revisión de la señalización de las zonas de uso público y otros elementos del conjunto de la estación para adecuarla a la configuración definitiva.

En la estación del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto (RFIG) se prevén las siguientes actuaciones:

– Acondicionamiento del frente de conexión con el vestíbulo de la estación de la línea 9 de metro de Barcelona. Ejecución de los trabajos de arquitectura necesarios.

– Revisión de la señalización de las zonas de uso público y otros elementos del conjunto de la estación para adecuarla a la configuración definitiva.

Tercera. *Obligaciones de ADIF.*

En virtud del presente convenio, ADIF asumirá las siguientes actuaciones:

– Financiación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución y dirección facultativa de las obras contempladas en el proyecto constructivo redactado por ADIF y validado por IFERCAT según se ha indicado en el punto sexto de la parte expositiva.

– Entrega definitiva a IFERCAT de la titularidad de todos los elementos indicados en la cláusula segunda del presente convenio (todos incluidos en el proyecto constructivo validado por ambas partes antes de la licitación de las obras), construidos en el ámbito de la estación de la línea 9 de metro de Barcelona, a efectos de su gestión y mantenimiento posterior.

La entrega a IFERCAT de la titularidad de los activos generados en el ámbito de la línea 9 de metro de Barcelona se realizará de forma inmediatamente posterior y en el mismo acto en el que se proceda a la recepción del conjunto de los trabajos por parte de ADIF mediante la firma de un acta de recepción por el Director de las obras y el contratista responsable de su ejecución.

– Recepción de los elementos indicados en la cláusula segunda del presente convenio que correspondan a trabajos ejecutados en la estación del nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona (RFIG).

– Confección de un plan de mantenimiento en colaboración con IFERCAT para todos los elementos del intercambiador que requieran de la colaboración entre las partes, relativos tanto a los elementos construidos con la actuación objeto del presente documento como a los que se hace referencia en el punto quinto de la parte expositiva, de acuerdo con el plan aprobado por las partes en el seno de la Comisión de Seguimiento del convenio. El plan de mantenimiento mencionado será validado por la Comisión de Seguimiento del presente convenio y remitido formalmente a los departamentos competentes tanto de ADIF como de IFERCAT para que tomen las medidas que estimen oportunas para su puesta en práctica. Si para la realización de las acciones de mantenimiento previstas en el plan mencionado resultara necesaria la colaboración de las partes, esta se formalizará mediante el correspondiente convenio.

Cuarta. *Obligaciones de IFERCAT.*

En virtud del presente acuerdo, IFERCAT asumirá las siguientes actuaciones:

– Validación formal de cualquier modificación, inclusión o definición de actuaciones complementarias significativas a las incluidas en el proyecto constructivo redactado por ADIF en la fase de obra con carácter previo a su ejecución, siempre y cuando estos se ajusten a la solución acordada y a lo establecido en el presente convenio.

– Autorización administrativa para la ejecución de las obras incluidas en el proyecto constructivo que deban ejecutarse en la estación de la línea 9 de metro de Barcelona, con carácter previo al inicio de los trabajos.

– Definición de cuantas medidas de gestión sean necesarias en el ámbito de sus competencias para posibilitar la ejecución de los trabajos contemplados en el proyecto.

- Gestión y puesta a disposición de ADIF de cuanta documentación, información, medios propios o terrenos de su competencia fueran necesarios para la correcta ejecución de los trabajos contemplados en el proyecto constructivo.
- Seguimiento periódico de las obras con el objetivo de asegurar el cumplimiento de la normativa aplicable y su idoneidad respecto a las características generales de la infraestructura. Para ello, coordinará a todos los organismos que pudieran estar afectados por la actuación, constituyendo un interlocutor único frente a ADIF. Se confeccionarán actas de seguimiento de los trabajos que expongan cuantas novedades pudieran producirse durante los trabajos.
- Gestión de cuantas revisiones, autorizaciones, homologaciones, certificaciones, etc., sean necesarias para la puesta en servicio de los elementos ejecutados en la estación de la Línea 9 de metro de Barcelona.
- Recepción definitiva de todos los activos generados en el ámbito de la línea 9 de metro de Barcelona, a efectos de su posterior gestión y mantenimiento.
- Confección de un plan de mantenimiento en colaboración con ADIF para todos los elementos del intercambiador que requieran de la colaboración entre las partes, relativos tanto a los elementos construidos con la actuación objeto del presente documento como a los que se hace referencia en el punto quinto de la parte expositiva, de acuerdo con el plan aprobado por las partes en el seno de la Comisión de Seguimiento del convenio. El mencionado plan de mantenimiento será validado por la Comisión de Seguimiento del presente convenio y remitido formalmente a los departamentos competentes tanto de ADIF como de IFERCAT para que tomen las medidas que estimen oportunas para su puesta en práctica. Si para la realización de las acciones de mantenimiento previstas en el plan mencionado resultara necesaria la colaboración de las partes, esta se formalizará mediante el correspondiente convenio.

Quinta. Financiación asociada al presente convenio.

La financiación de la construcción de los elementos que figuran en la cláusula segunda del presente convenio será asumida íntegramente por ADIF. De este modo, el coste estimado para la ejecución de las obras contempladas en el proyecto constructivo es de 3.403.731,12 euros (sin IVA), de los cuales 104.696,11 euros redundarán en un aumento del valor de los activos de ADIF mientras que los 3.299.035,01 euros restantes se invertirán en activos de IFERCAT. El coste de los medios necesarios para la dirección facultativa de las obras en cuestión, bien sean propios o externos, se ha estimado en 114.411,13 euros (sin IVA). De este modo, y sumando los importes anteriores, ADIF aporta a la financiación del presente convenio 3.518.142,25 euros (sin IVA).

Si se produjera una desviación de los costes asociados al presente convenio, se deberá tramitar la correspondiente adenda modificativa.

Un calendario estimativo de las actuaciones y una previsión de anualidades asociadas al presente convenio figura en el anexo n.º 1 de este documento.

Sexta. Comisión de Seguimiento.

A los efectos de asumir las facultades reconocidas en este convenio y de velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes, así como el desarrollo puntual de las obligaciones contempladas, se crea una Comisión de Seguimiento formada por dos (2) representantes de ADIF, uno de los cuales presidirá la Comisión, y dos (2) representantes de IFERCAT, uno de los cuales ejercerá las funciones de secretaría.

La representación de cada una de las partes en la Comisión de Seguimiento deberá nombrarse con anterioridad a la convocatoria de la primera reunión de esta, en cuya acta figurará su constitución formal como primer acuerdo. De igual manera, cualquier modificación en la composición de la Comisión de Seguimiento deberá figurar en el acta de reunión correspondiente.

El funcionamiento de la Comisión se regulará por el régimen de los órganos colegiados previsto con carácter básico según la Ley 40/2015.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada organismo, las siguientes funciones:

- Llevar a cabo el seguimiento de las contrataciones y actuaciones correspondientes incluidas en el presente convenio.
- Informar del contenido del proyecto o proyectos constructivos correspondientes a las diferentes actuaciones.
- Promover la coordinación necesaria para la ejecución de las obras y el desarrollo de cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del presente convenio, siempre que no se modifique su contenido, en cuyo caso se tramitará una adenda de modificación en los términos normativamente previstos.
- Velar por el cumplimiento de los plazos fijados para la aprobación y ejecución de las obras objeto del convenio.
- Revisar y aprobar, en caso necesario, la modificación de la programación de las actividades previstas en el anexo n.º 1 del presente convenio, así como las anualidades económicas asociadas a esta siempre que dicha distribución de anualidades no suponga un incremento económico de los importes recogidos en el convenio, ni un incremento del plazo de su vigencia.
- Definir posibles indeterminaciones en el detalle de las obras.
- Resolver los problemas de interpretación y cumplimiento que se planteen respecto al convenio.
- Impulsar la redacción y finalmente validar el plan de mantenimiento cuya redacción se prevé en las cláusulas tercera y cuarta del presente convenio y que afectará a todos los elementos que requieran de la colaboración entre las partes. Una vez validado, la Comisión de Seguimiento remitirá el documento a los departamentos competentes de las partes instando a su puesta en práctica en el menor tiempo posible.

La Comisión se reunirá con una periodicidad al menos semestral y adoptará los acuerdos que procedan por unanimidad de los miembros.

Los miembros de la Comisión de Seguimiento podrán ser sustituidos en caso de imposibilidad de asistencia por aquellos representantes de su institución en quienes convenientemente deleguen, para el cumplimiento de las funciones que tienen encomendadas.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar el seguimiento o el estudio de cuestiones concretas en los grupos técnicos que considere oportunos, todo ello con el fin de poder tomar las mejores decisiones en el marco de sus competencias.

Séptima. *Seguimiento de las obras.*

Durante la ejecución de las obras, se podrá realizar el seguimiento técnico de las mismas mediante visitas de obra conjuntas. Se levantará acta de estas visitas, que serán dirigidas y coordinadas por el director de las obras nombrado por ADIF, en las que los técnicos de ADIF y de IFERCAT constatarán el avance de las obras, así como de cualquier aspecto relevante de cara a asegurar la recepción de los activos que se generen en el ámbito de la línea 9 por parte de IFERCAT una vez finalizados los trabajos, a efectos de su gestión y mantenimiento. Cualquier discrepancia entre las partes derivada de la ejecución de los trabajos se elevará a la Comisión de Seguimiento.

Octava. *Recepción de las obras.*

Una vez finalizadas y liquidadas las obras objeto del presente convenio, se procederá a la firma de un acta de recepción por el Director de las obras y el contratista responsable de su ejecución, y se entregará mediante este mismo acto la titularidad de todos los activos generados en el ámbito de la línea 9 a IFERCAT para su gestión, mantenimiento y explotación posterior.

Se entiende por mantenimiento de un activo el conjunto de operaciones de conservación, reparación, reposición y limpieza que permitan preservarlos. ADIF quedará exonerado de cuantas responsabilidades se deriven por la utilización, uso, gestión o mantenimiento de los activos entregados a IFERCAT, tanto respecto de la otra parte del presente convenio como respecto de cualquier usuario de dicha infraestructura.

Novena. Vigencia y duración.

El presente convenio se perfeccionará con su suscripción y adquirirá plena validez y eficacia desde el momento de su inscripción, en el plazo de cinco (5) días hábiles desde su formalización, en el Registro electrónico estatal de órganos e instrumentos de cooperación del sector público estatal, y asimismo debe ser publicado, en el plazo de diez (10) días hábiles desde su formalización, en el «Boletín Oficial del Estado», todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

También se ha de publicar en el plazo de un (1) mes desde su firma en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya», de acuerdo con el artículo 177.2 del Estatuto de Autonomía de Catalunya, e inscribirse y publicarse en el Registro de convenios de colaboración y cooperación, de conformidad con los artículos 5 del Decreto 52/2005, de 5 de abril, de creación y regulación de este Registro; 110.3 de la Ley 26/2010, del 3 de agosto, de régimen jurídico y de procedimiento de las administraciones públicas de Catalunya, y 14 de la Ley 19/2014, de 29 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

De acuerdo con el artículo 49.h) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen jurídico del sector público y 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, el presente convenio tendrá una vigencia máxima de cuatro (4) años, si bien, en el caso de que la ejecución de las actuaciones que se recogen en el presente convenio requieran de un periodo superior de tiempo, las partes se comprometen a tramitar, con suficiente antelación al fin de dicha vigencia, su prórroga necesaria, de conformidad con lo previsto en la legislación citada anteriormente, observándose para ello el mismo procedimiento seguido para su autorización.

La modificación de los términos del presente convenio o la prórroga de su vigencia requerirán el acuerdo unánime de las partes mediante la suscripción de la correspondiente adenda modificativa o de prórroga que se tramitará en los términos previstos normativamente.

Décima. Causas de extinción del presente convenio.

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

- Por el transcurso del plazo de vigencia del presente convenio sin haberse acordado la prórroga de este.
- Por mutuo acuerdo de las partes, del que quede la debida constancia en un documento elaborado a tal efecto.
- Por el incumplimiento de cualquiera de los firmantes de las obligaciones concretas establecidas en este convenio, puesto previamente de manifiesto mediante una comunicación escrita fehaciente, y con un plazo de antelación de, al menos, un mes, por la parte a quien perjudique. A tal efecto, se fija como criterio para determinar las posibles indemnizaciones los costes en los que hubiera incurrido la parte perjudicada en el momento en que se produzca el incumplimiento eventual.
- Por una decisión judicial declaratoria de la nulidad del presente convenio.
- Por cambios en la legislación que contravengan el contenido del presente convenio.
- Por la fuerza mayor que impida el cumplimiento de su objeto.

En caso de extinción por una causa diferente a la conclusión de las actuaciones objeto del convenio, la Comisión de Seguimiento propondrá las condiciones para la continuación y la finalización de las actuaciones en curso que considere oportunas, y establecerá un plazo improrrogable para su finalización, transcurrido el cual deberá realizarse su liquidación en los términos establecidos en el artículo 52.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

Resuelto el convenio por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción de este serán liquidados y cumplidos por todas las partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente convenio.

Undécima. *Régimen jurídico y jurisdicción.*

El presente convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, y es de aplicación, en todo lo no previsto en el mismo, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, o la legislación que en adelante la sustituya.

Las partes acuerdan que las cuestiones que puedan surgir en la interpretación o el cumplimiento del presente convenio serán dirimidas en el seno de la Comisión de Seguimiento.

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación o en el cumplimiento del presente convenio se residenciarán en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Para que conste y en prueba de conformidad, se firma el presente convenio.—Por Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, el Presidente, Manel Nadal Farreras.—Por ADIF, el Presidente, Luis Pedro Marco de la Peña.

ANEXO N.º1

Calendario de actuaciones y anualidades previstas en el presente convenio

Un calendario estimativo de las actuaciones previstas en el presente convenio es el siguiente:

Contrato de obras: 2T 2025.
Ejecución de las obras: 2T 2025-1T 2026.

Dado el calendario estimado, las anualidades económicas previstas durante el desarrollo de las actuaciones contempladas en el presente convenio son:

Anualidades económicas previstas

	2024 - Euros	2025 - Euros	2026 - Euros
ADIF.	0,00	2.990.420,91	527.721,34
Importes en euros, sin IVA.			

Esta programación podrá ser ajustada, conforme se desarrollen las correspondientes actividades previstas en el presente convenio, por la Comisión de Seguimiento según se prevé en la cláusula sexta.