

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

7715 *Resolución de 6 de julio de 2016, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Convenio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Autoridad Portuaria de Barcelona, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y Puertos del Estado por el que se regulan las aportaciones financieras de las partes para el desarrollo del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona.*

El 14 de junio de 2016, previa tramitación reglamentaria, se suscribió el Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Autoridad Portuaria de Barcelona, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y Puertos del Estado por el que se regulan las aportaciones financieras de las partes para el desarrollo del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona.

Por ello, dispongo la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del texto del referido Convenio, que figura como anexo a la presente Resolución.

Madrid, 6 de julio de 2016.–El Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Julio Gómez-Pomar Rodríguez.

ANEXO

Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Autoridad portuaria de Barcelona, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y Puertos del Estado por el que se regulan las aportaciones financieras de las partes para el desarrollo del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona

En Barcelona, a 14 de junio de 2016.

Doña Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento en funciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 21.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y de acuerdo con su nombramiento efectuado por Real Decreto 1826/2011, de 21 de diciembre, y con lo señalado en el Real Decreto 1168/2015, de 21 de diciembre, por el que se declara el cese de los miembros del Gobierno.

Don Gonzalo Ferre Moltó, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 29/2013 de 18 de enero.

Don Sixte Cambra i Sánchez, Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 205/2011 de 18 de enero.

Don Enric Ticó i Buxadós, Presidente de la entidad de derecho público Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, autorizado para esta firma por el Consejo de Administración de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña en sesión de fecha 11 de marzo de 2015.

Don José Llorca Ortega, Presidente de Puertos del Estado, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 234/2012, de 23 de enero.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de las administraciones públicas y entidades públicas que representan y, en consecuencia,

EXPONEN

Primero.

Que, con fecha 4 de septiembre de 2013, el Ministerio de Fomento, la Generalidad de Cataluña, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), Puertos del Estado y la entidad de derecho público Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC), suscribieron un Protocolo de Colaboración para el impulso y consecución del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona (en adelante Protocolo).

Segundo.

Que en el citado Protocolo se prevé la asignación de los diferentes proyectos y obras que integran el nuevo acceso, así como la contribución de la APB a la financiación de las actuaciones necesarias fuera de la actual zona de servicio del puerto, identificando de qué actuaciones se trata y estableciendo a tal fin la necesidad de suscribir un Convenio de financiación.

Tercero.

Que las aportaciones financieras que realice la APB para la ejecución de infraestructuras que se desarrollen fuera de la actual zona de servicio del puerto de Barcelona tendrán el carácter de inversión, para lo que es preciso modificar la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto (DEUP), identificando previamente el nuevo límite de la zona de servicio del puerto de Barcelona que sirva de base para tramitar dicha modificación.

Y en virtud de todo ello, acuerdan suscribir el presente Convenio con arreglo a las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto y alcance del Convenio.*

El presente Convenio tiene por objeto regular las aportaciones financieras de las partes en relación con el desarrollo de las infraestructuras del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, estableciendo el importe de dichas aportaciones, las condiciones en las cuales éstas se deben producir y los compromisos de las partes en relación con la licitación y ejecución de las infraestructuras resultantes de los proyectos y obras que dichas aportaciones contribuyan a financiar.

El nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona se integrará en la Red Ferroviaria de Interés General del Estado (RFIG) en los términos previstos por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, siendo, de titularidad de la Autoridad Portuaria de Barcelona y administrado por ella, en la parte que discorra dentro de la futura zona de servicio del puerto y de titularidad de ADIF, y administrado por esta entidad, en el resto del mismo que discorra fuera de la mencionada zona de servicio.

La financiación de las actuaciones previstas en la cláusula séptima de este Convenio no forma parte del objeto del mismo, sino que se suscribirán, en su caso, los acuerdos que sean precisos para tal fin.

Segunda. *Identificación de las infraestructuras a desarrollar.*

Las infraestructuras a desarrollar en el marco del presente Convenio se corresponden con las siguientes actuaciones:

1. Acceso ferroviario en vía única a través de la plataforma de FGC, desde la conexión con la Red Ferroviaria de Interés General actual, hasta el inicio del anillo ferroviario.

2. Prolongación del acceso ferroviario al puerto en vía doble desde el inicio del anillo hasta el límite de la zona de servicio actual del puerto y vías de recepción/expedición.

3. Ramal de conexión del nuevo acceso con Can Tunis Oeste y adaptación de vías de la terminal al ancho de vía UIC.

4. Instalaciones de seguridad y comunicaciones de las nuevas vías para el conjunto de actuaciones.

5. Subestación de potencia para la electrificación del conjunto de actuaciones previstas en el Protocolo y capacidad de ampliación para futuras ampliaciones.

Cada una de estas actuaciones se diseñará en el correspondiente proyecto constructivo. Las estimaciones vigentes a fecha de firma del presente Convenio arrojan los alcances presupuestarios siguientes:

Proyecto 1	30,7 M€.
Proyecto 2	59,5 M€.
Proyecto 3	35,0 M€.
Proyecto 4	17,3 M€.
Proyecto 5	7,3 M€.
Suma proyectos	149,8 M€.

Las estimaciones anteriores se refieren, en todos los casos, a presupuestos base de licitación (IVA incluido), incluidas expropiaciones, adquisiciones de terrenos y materiales que hayan de ser aportados, en su caso.

El coste final de las actuaciones vendrá afectado, en su caso, por las bajas de adjudicación, las revisiones de precios y las incidencias que puedan producirse en el desarrollo de los contratos.

Tercera. *De los proyectos constructivos.*

Las partes se comprometen a coordinarse técnicamente al objeto de otorgarse recíprocamente garantías en relación con la viabilidad técnica y funcional de los diseños que se aprueben. Todo ello con la voluntad de permitir la aprobación lo antes posible de los proyectos objeto del presente Convenio.

Los proyectos 1, 3 y 4 serán redactados y aprobados por Adif. Previamente a su aprobación se remitirán los correspondientes proyectos constructivos a la APB y Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña con objeto de que puedan formular informes técnicos o las observaciones que consideren oportunas en un plazo máximo de un mes.

En el caso de la redacción del proyecto 4, dada su naturaleza común al resto de actuaciones y su incidencia en la gestión del complejo ferropuerto resultante, las partes se comprometen a mantener una estrecha coordinación técnica en su redacción. Dicho proyecto incluirá el diseño de las instalaciones de seguridad y comunicaciones necesarias para garantizar la integración funcional de todas las infraestructuras previstas en el presente Convenio. Por tanto, la APB se compromete a suministrar toda la información necesaria a ADIF en relación con los proyectos 2 y 5, necesaria para poder redactar correctamente el proyecto 4. En aquello que afecte a las infraestructuras del proyecto 4, que la APB contribuya a financiar y que sean de su competencia, Adif se compromete a no aprobar el proyecto sin el acuerdo de la APB.

La APB redactará y aprobará los proyectos 2 y 5. A tal fin, se regirá por las normas y procedimientos que resulten de aplicación a las Autoridades Portuarias y recibirá de Adif toda la documentación técnica de proyecto de la que éste disponga referente a las actuaciones previstas en el proyecto 2. Previamente a su aprobación, ADIF y Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña recibirán los proyectos constructivos correspondientes con el fin de que puedan emitir un informe técnico o las observaciones que consideren oportunas en el plazo máximo de un mes.

Independientemente del modelo de gestión y administración del acceso que finalmente se configure, la totalidad de proyectos y especialmente el proyecto 4, deberán redactarse sobre la premisa de que se podrán grafiar trenes con origen/destino las terminales portuarias.

Todos los proyectos serán sometidos al procedimiento que permita establecer la declaración CE de verificación de interoperabilidad de los subsistemas de ancho UIC. Para ello, se obtendrá una declaración de verificación intermedia de la fase de diseño.

Cuarta. Compromisos de licitación, ejecución y financiación de las obras.

Con carácter general, las partes se comprometen a establecer los mecanismos de coordinación que resulten oportunos para permitir la correcta ejecución de las obras que cada una lleve a cabo y actuarán entendiendo que los proyectos que cada cual ejecute forman parte de una actuación única desde el punto de vista funcional.

ADIF licitará, ejecutará y financiará, con arreglo a la normativa y los procedimientos que le resulten de aplicación, las obras correspondientes a los proyectos 1 y 3.

Por su parte, la APB licitará, ejecutará y financiará, con arreglo a la normativa y los procedimientos que le resulten de aplicación, las obras correspondientes a los proyectos 2 y 5.

La licitación y ejecución de las obras correspondientes al proyecto 4 corresponderán a ADIF, y su financiación será compartida entre ADIF y la APB. Concretamente, la APB financiará la ejecución de las infraestructuras del proyecto 4 que queden dentro de la futura zona de servicio del puerto, cuya delimitación se identifica en la cláusula sexta. ADIF y la APB fijarán con arreglo a dicho criterio el porcentaje de co-financiación de las obras del proyecto 4, tal y como se definen en el Protocolo referenciado en el expositivo primero, y que se derive del mismo, una vez aprobado.

La distribución de aportaciones anuales a financiar por ADIF será:

2016	2017	2018	2019
7.500	16.157	20.445	33.131

En miles de euros IVA incluido.

La distribución de anualidades presupuestarias de las inversiones que acometa la APB será la siguiente:

2016	2017	2018	2019
7.865	7.260	24.805	32.670

En miles de euros IVA incluido.

Las cifras anteriores serán susceptibles de actualización en función del porcentaje de financiación de las obras del proyecto 4 que finalmente resulte.

Cualquier modificación técnica de los citados proyectos que suponga una alteración de los parámetros esenciales de diseño de los proyectos aprobados y que las partes deban autorizar en el transcurso de las obras deberá ser comunicada a la otra parte previamente y con antelación suficiente para permitir, en su caso, una evaluación conjunta del impacto de dicha modificación sobre las características del nuevo acceso.

Quinta. Condiciones generales de las aportaciones financieras de las partes.

En relación con las aportaciones financieras de las partes, se respetarán las siguientes condiciones.

La incorporación a la zona de servicio del puerto de los terrenos necesarios para el desarrollo de las infraestructuras que financie la APB, requerirá de la previa tramitación y modificación de la DEUP del Puerto en los términos previstos en la cláusula sexta.

Con carácter general, la financiación que se obtenga con cargo a los fondos europeos u otras aportaciones externas a las partes por propuestas que integren actuaciones de varios de los proyectos considerados en la cláusula segunda, se distribuirá con criterios técnicos estimando la parte proporcional que le corresponde a cada proyecto dentro de la propuesta.

En el caso de las actuaciones previstas en el proyecto 4, las aportaciones financieras de la APB se realizarán en forma de pagos a ADIF a medida que se produzca el avance de las obras correspondientes a la zona de servicio del puerto y tomando como referencia el porcentaje de co-financiación al que se refiere la cláusula anterior. A tal efecto, ambas partes actuarán con arreglo al procedimiento que acuerde la Comisión Técnica de Seguimiento a la que se refiere la cláusula octava del presente Convenio. En cualquier caso, las partes tendrán en cuenta lo siguiente en relación con el citado proyecto:

Las infraestructuras del proyecto 4 que financie la APB, dentro de la zona de servicio del puerto de Barcelona, serán de su titularidad.

Para que APB proceda a librar los correspondientes pagos, ADIF le remitirá con la antelación suficiente las certificaciones de obra que sirvan para justificar las cantidades exigidas.

Las certificaciones estarán afectadas, en su caso, de la correspondiente baja de licitación que resulte de la adjudicación, de las alzas o bajas sobre el presupuesto de adjudicación que resulten de las revisiones de precios y de las incidencias en el desarrollo del contrato, así como del efecto de la liquidación. De igual forma, se procederá en el caso de aprobarse proyectos complementarios, aplicándose el porcentaje de co-financiación anterior.

Previamente a la aprobación, en su caso, de cualquier modificación del contrato o proyecto complementario que tenga impacto en las aportaciones financieras de la APB, se deberá informar a dicha APB con antelación suficiente para que pueda emitir observaciones y recabar, en su caso, información adicional justificativa de las razones que han motivado la mencionada desviación. En el caso de que la desviación conlleve incremento de las aportaciones financieras de la APB será necesario informe favorable previo de dicha entidad al objeto de que ésta pueda comprometer en su presupuesto dicho incremento.

En el caso de obtenerse orígenes adicionales de financiación con cargo a fondos europeos u otras aportaciones externas a las partes también se aportará el porcentaje de co-financiación anterior, deduciendo de los pagos de la APB las cantidades que correspondan.

Una vez finalizadas las obras correspondientes al proyecto 4, la APB incorporará a su inmovilizado las infraestructuras resultantes que queden dentro de la futura zona de servicio del puerto. Este hecho requerirá el informe expreso favorable de un representante encargado del seguimiento de las obras por parte de la APB, previsto en la cláusula octava, que acredite que las mismas se han llevado a cabo conforme a las estipulaciones del Protocolo, del presente Convenio y de proyecto técnico redactado al efecto.

En relación con los proyectos 1, 2, 3 y 5, cada parte asumirá, con respecto a las obras que le corresponde ejecutar, las desviaciones que se produzcan entre los presupuestos estimados y que figuran en la cláusula segunda y los costes reales de ejecución que tendrán su reflejo en los correspondientes proyectos de liquidación y/o complementarios.

Asimismo, cada parte asumirá en los mismos términos anteriormente citados las desviaciones que se produzcan respecto a sus respectivas aportaciones al proyecto 4 las cuales a partir del importe total que se hace constar en la cláusula segunda se deducen del cuadro de anualidades que aparece en la cláusula cuarta.

Sexta. Modificación de la zona de servicio del puerto de Barcelona y transmisión de terrenos de FGC a Adif.

Las competencias de inversión que tiene atribuidas la APB se refieren al ámbito de la zona de servicio del puerto de Barcelona. En consecuencia, y dado que la mayor parte de las aportaciones financieras que el presente Convenio atribuye a la APB se corresponden con actuaciones que se desarrollan fuera de la actual zona de servicio del puerto, se hace necesario modificar la DEUP del puerto de Barcelona para poder asumir los compromisos financieros previstos en el presente Convenio.

La modificación de la DEUP queda en el ámbito de competencias del Ministerio de Fomento y en su tramitación intervienen Puertos del Estado y la APB, por lo que ambas partes se comprometen, en el ámbito de sus responsabilidades y del presente Convenio, a la ágil tramitación de dicho documento.

Este Convenio se suscribe sobre la base de que el nuevo deslinde de la zona de servicio del puerto de Barcelona se hará coincidir con el punto kilométrico 3+830 del trazado del proyecto 1.

Este punto se hará coincidir, además, con el punto de conexión física que delimite la titularidad de las infraestructuras ferroviarias administradas por ADIF y la APB en la línea de conexión que se defina sobre el nuevo acceso sur. Ello a efectos del Convenio de Conexión previsto en el artículo 39 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el cual, de acuerdo con el Protocolo, deberá firmarse antes de la puesta en servicio del citado acceso.

Todos los activos correspondientes a las actuaciones previstas y que se encuentren englobados dentro de la futura zona de servicio del puerto quedarán bajo titularidad de la APB.

Asimismo, la titularidad del tramo de la infraestructura ferroviaria de titularidad de FGC que se ocupará por el proyecto 1, será transferida a ADIF, para lo cual se suscribirá el oportuno convenio.

Séptima. Duplicación de la vía de acceso.

Tal y como se prevé en el objeto del Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalidad de Cataluña, FGC y ADIF para el traspaso a Adif de determinadas infraestructuras de la Generalidad de Cataluña y su inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) en el marco de la ejecución y explotación del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, que se suscribe de modo simultáneo a la del presente Convenio, el Ministerio de Fomento, en su caso a través de ADIF, redactará el proyecto constructivo de la segunda vía del acceso Sur al puerto de Barcelona, sin solución de continuidad, una vez tramitado y aprobado, de acuerdo a lo establecido en la normativa ambiental y sectorial vigente, el correspondiente Estudio Informativo. Dicho estudio informativo, cuya tramitación para el comienzo de su redacción se iniciará en un plazo máximo de un mes a partir de la firma de este Convenio, incluirá un análisis completo de capacidad de la totalidad del acceso, que considere aspectos ligados tanto a la infraestructura proyectada, sus sistemas de señalización y seguridad, como también al modelo real de gestión y explotación.

El plazo máximo para completar la redacción del proyecto constructivo será de cuatro años, desde la firma del presente Convenio.

Como ya se ha indicado en la cláusula primera de este Convenio, la financiación de estas actuaciones no forma parte del objeto del mismo, sino que a tal efecto se suscribirán, en su caso, los acuerdos que sean precisos.

Adicionalmente, y tal como se prevé en la cláusula cuarta del Convenio de transmisión de titularidad antes mencionado, con el fin de realizar el seguimiento técnico coordinado de la redacción del estudio informativo y del proyecto constructivo de la segunda vía del acceso sur al puerto de Barcelona, se constituirá, en un plazo de un mes desde la firma de dicho Convenio, un grupo de trabajo técnico presidido por un representante de la Secretaría General de Infraestructuras y del que formarán parte, además de los miembros de la mencionada secretaría general que a tal efecto se designen, representantes de ADIF, la Consejería de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, FGC, la Autoridad Portuaria de Barcelona y Puertos del Estado.

Este grupo se reunirá cuando el desarrollo de los trabajos así lo requiera y al menos trimestralmente.

Asimismo, también será función del mencionado Grupo acordar, en función de la evolución de la demanda, un calendario de ejecución de las obras, con la debida antelación para garantizar su puesta en servicio en el preciso momento en que sea necesaria, que se

deban llevar a cabo para garantizar que la capacidad ofertada sea suficiente para atender la demanda de transporte ferroviario generada en el puerto de Barcelona.

Octava. Comisión Técnica de Seguimiento.

Se establece una Comisión técnica de seguimiento del presente Convenio que estará constituida por dos representantes de ADIF y de la APB, respectivamente y por un representante de Puertos del Estado. Así mismo, formará parte de la Comisión técnica de seguimiento un representante del Ministerio de Fomento, que la presidirá.

Los representantes que se designen por las partes estarán facultados para solicitar información y realizar visitas a obra durante la construcción de las mismas, previa solicitud a la entidad encargada de la ejecución en cada caso. Tendrán acceso, cuando lo soliciten, a los expedientes de los proyectos y obras relativos a las actuaciones que son objeto de este Convenio.

Se atribuyen específicamente a los miembros de esta Comisión técnica de seguimiento las siguientes funciones:

Impulsar dentro de sus respectivas organizaciones la ejecución de los acuerdos previstos en el Convenio y ejecutarlos, en su caso, cuando queden dentro de su ámbito de responsabilidad.

Coordinar técnicamente a las partes en lo que se refiera a los acuerdos recogidos en el Convenio, proponiendo soluciones en el caso de conflictos que pudieran surgir de su aplicación y/o interpretación.

Conocer y respetar en lo que afecte al presente Convenio las funciones y decisiones que adopte, en su caso, la Comisión de seguimiento del Protocolo, así como la actuación del grupo de trabajo técnico para el seguimiento de los proyectos previsto en el mismo, y coordinarse con ellos.

Resolver las dudas que surjan en la interpretación de este Convenio.

Novena. Vigencia.

El presente Convenio mantendrá su vigencia hasta la finalización de la última de las obras en él incluidas y la adscripción al inmovilizado de la APB de las infraestructuras que queden de su titularidad, y tras la correspondiente aprobación de la modificación de la DEUP, en los términos previstos en las cláusulas anteriores.

Décima. Solución de controversias y resolución del Convenio.

El presente Convenio se suscribe en desarrollo del Protocolo al que se hace referencia en el expositivo I. En caso de discrepancias en la aplicación del Convenio o en ausencia de previsión sobre alguna materia se estará a lo dispuesto en el mismo.

El presente Convenio podrá resolverse por mutuo acuerdo de las partes firmantes del mismo.

Será causa de resolución el incumplimiento de alguno de los acuerdos incluidos en el Convenio, previa denuncia por cualquiera de las partes mediante comunicación escrita fehaciente con un plazo de antelación de al menos un mes.

Undécima. Jurisdicción competente.

El presente Convenio tiene naturaleza jurídica administrativa. Para la resolución de las discrepancias que pudieran derivarse de la interpretación o cumplimiento del mismo, las partes se someten a la jurisdicción contencioso-administrativa.

Y en prueba de conformidad, firman el presente Convenio en cinco ejemplares, en el lugar y fecha indicados al inicio.—La Ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor Julián.—El Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Gonzalo Ferre Moltó.—El Presidente de Ferrocarriles de la Generalidad, Enric Ticó I Buxadós.—El Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Sixte Cambra i Sánchez.—El Presidente de Puertos del Estado, José Llorca Ortega