

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

7860 *Resolución de 27 de enero de 2023, de Puertos del Estado, por la que se publica el Convenio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la Autoridad Portuaria de Castellón, para el desarrollo del acceso ferroviario sur al puerto de Castellón. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - financiado por la Unión Europea- Next Generation EU.*

Con fecha 20 de enero de 2023 fue suscrito, previa tramitación correspondiente, el «Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón para el desarrollo del acceso ferroviario sur al puerto de Castellón. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia –financiado por la Unión Europea– Next Generation EU».

En cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, se acuerda la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del referido convenio, que figura como anexo a esta Resolución.

Madrid, 27 de enero de 2023.–El Presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena.

ANEXO

Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón para el desarrollo del acceso ferroviario sur al puerto de Castellón. Plan de recuperación, transformación y resiliencia –financiado por la Unión Europea– Next Generation EU

Madrid, 20 de enero de 2023.

REUNIDOS

De una parte: Doña María Luisa Domínguez González, Presidenta de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en adelante ADIF, en virtud de su nombramiento efectuado mediante Real Decreto 670/2021, de 27 de julio, actuando en nombre y representación de ADIF en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 23.2.a) de su Estatuto, aprobado mediante Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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 «Boletín Oficial del Estado» del 1 de diciembre de 2021. Puertos del Estado es un organismo público, con NIF 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 Rafael Simó Sancho comparece en su nombre y en representación de la Autoridad Portuaria de Castellón, en adelante APC, en su condición

de Presidente, nombramiento otorgado por Acuerdo del Consell de la Generalitat Valenciana, de fecha 7 de agosto de 2020 (DOGV núm. 8881 de fecha 13 de agosto de 2020), y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 4 de septiembre de 2020 (Orden TMN814/2020, de fecha 31 de agosto de 2020). La APC es un organismo público, con N.I.F. Q-1267007A, domiciliada en muelle Serrano Lloberes s/n, 12100, Grao de Castellón, 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.

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

EXPONEN

Primero.

La APC es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en adelante MITMA, al que corresponden, entre otras competencias, la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario. Asimismo, tiene entre sus funciones, la de 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 generar (artículo 26.1.r) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM).

Asimismo, de conformidad con la Disposición Adicional Séptima de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, la planificación, construcción, modificación y ampliación de infraestructuras ferroviarias en los puertos de interés general se regirán por lo establecido en el TRLPEMM, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. En el mismo sentido, el artículo 39.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), dispone que corresponde a las Autoridades Portuarias ejercer respecto de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad existentes en los puertos de interés general, y en los términos previstos en la disposición adicional séptima, las competencias que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), e), d), e), f), i), j), m) y n) del apartado 1 del artículo 23.

Segundo.

El ADIF es una entidad pública empresarial adscrita al MITMA 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 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, 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 aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones, ADIF actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario 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 Ley del sector ferroviario, corresponde al ADIF, entre otras funciones, las siguientes:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el MITMA.
- b) La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.

Asimismo, 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, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. En dicho artículo se 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.

Tercero.

Puertos del Estado es un organismo público adscrito al MITMA 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 la materia de coordinación con los diferentes modos de transporte en el ámbito de la competencia estatal [artículo 17.b) 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 18.1.1) 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 Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento.»

Asimismo, Puertos del Estado es, junto con las Autoridades Portuarias, uno de los administradores del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria al que se refiere el expositivo 4 del presente convenio.

Cuarto.

El artículo 159.bis) del TRLPEMM, contempla y regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, en adelante FFATP, 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 vigente 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 FFATP. 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, la APC está en condiciones de contribuir a través del FFATP a la financiación de la actuación de acceso ferroviario sur al puerto de Castellón, conforme al acuerdo alcanzado, por unanimidad, por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario en su reunión, de 14 de octubre de 2021, y en los términos regulados por este convenio.

Dicha actuación se enmarca dentro de 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 el Presupuesto vigente de la APC, integrado en el correspondiente Plan de Empresa acordado con Puertos del Estado.

Por su parte, la actuación se recoge en los Presupuestos Generales del Estado en vigor a fecha de la firma del presente convenio (aprobados por Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022) en el código 5160 bajo la denominación «Actuaciones en Mercancías».

Quinto.

La construcción de accesos terrestres a los puertos y la adecuada conectividad es un factor estratégico para la potenciación de los puertos españoles como plataforma logística del sur de Europa y es también un factor importante de competitividad y de atracción de inversión privada que justifica la construcción de estos accesos con recursos públicos cuando se demuestra su rentabilidad económica y se garantiza su viabilidad financiera

En el caso del acceso ferroviario al Puerto de Castellón la conexión actual se realiza por medio de un ramal de vía única no electrificada de 6,8 km que parte del apeadero de Las Palmas, situado al norte de la estación de Castellón, dentro de la línea Valencia-Tarragona y atraviesa zonas urbanizadas en los últimos años. Asimismo, las características de este ramal, que cuenta con 19 pasos a nivel, hacen evidente la necesidad de una alternativa de transporte más competitiva y sostenible que la actual.

Mediante Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de fecha 12 de junio de 2015 (BOE 11 de julio de 2015) se aprobó definitivamente el «Estudio Informativo del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón». En dicha resolución se establece que corresponderá a ADIF la aprobación de los proyectos constructivos, estudiando y justificando durante su redacción la posibilidad de desarrollar la actuación mediante distintas fases de puesta en servicio. Posteriormente, mediante Resolución del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de fecha de 20 de mayo de 2021 (BOE 29 de mayo de 2021) se modificó la anterior Resolución de 12 de junio de 2015, atribuyendo a la Autoridad Portuaria de Castellón la aprobación del proyecto y la construcción de la Subestación Eléctrica. El objeto de dicha modificación es permitir acomodar las obras de la subestación eléctrica con las de urbanización de la Dársena Sur que está desarrollando

la Autoridad Portuaria de Castellón y así evitar situaciones posteriores de interferencia entre ambas actuaciones.

De acuerdo con la solución aprobada en el Estudio Informativo, la conexión del ramal de acceso con el Corredor Mediterráneo se resuelve mediante un enlace con la vía lado montaña del Corredor en sentido sur, en una configuración, por tanto, que no admite los movimientos directos hacia el norte. Por ello, el Documento de Aprobación Definitiva del Estudio Informativo, de fecha julio de 2015, plantea la inversión de sentido en una estación cercana, proponiendo para ello la estación de Villarreal, situada a poco más de 7 kilómetros al sur de la estación de Castellón, si bien Villarreal no presenta actualmente vías para maniobrar de longitud suficiente (750 m) por lo que será necesario implantar al menos una vía de la citada longitud.

Sexto.

Posteriormente, con fecha 18 de mayo de 2020, el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (BOE de 1 de junio de 2020), resolvió aprobar definitivamente el «Estudio Informativo para la implementación del ancho estándar en el tramo Castellón-Tarragona del Corredor Mediterráneo» considerando como solución a adoptar la transformación de las vías existentes al ancho estándar.

La solución propuesta en el citado Estudio Informativo suprime el ancho ibérico en el tramo objeto de actuación al cual se conecta actualmente el puerto de Castellón, implicando la desconexión del puerto de la red de ancho ibérico. Cabe recordar que el ancho ibérico seguirá desempeñando un papel fundamental a medio y largo plazo para el encaminamiento del tráfico ferroviario de mercancías en España, particularmente en las relaciones con zona centro y Aragón. Y con ello, también las conexiones de los puertos a la citada red seguirán resultando estratégicas para el desarrollo de la actividad portuaria sobre la base de criterios de movilidad sostenible. De hecho, el citado Estudio Informativo asume como alternativa para la conexión del puerto la solución aprobada en el Estudio Informativo aprobado en junio de 2015, consistente en el nuevo acceso ferroviario sur al puerto, el cual se conecta al Corredor Mediterráneo en el tramo Valencia-Castellón, de ancho mixto.

La coherencia de las actuaciones ferroviarias planificadas por MITMA en sendos estudios informativos, unido al calendario de las actuaciones en el tramo Castellón-Tarragona del Corredor Mediterráneo, hace preciso impulsar la ejecución del acceso ferroviario sur al puerto de Castellón, completando la redacción de los proyectos constructivos y dotando a las obras de los recursos financieros necesarios para acometer su ejecución.

Séptimo.

Mediante la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente de fecha 18 de mayo de 2015 (BOE 29 de mayo) se formula la declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón», cuya vigencia fue prorrogada durante dos años adicionales en virtud de lo establecido en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, hasta el 29 de mayo de 2021. El pasado 26 de abril de 2021 se inició la ejecución de las actuaciones evaluadas en la declaración de impacto ambiental con la firma del acta de inicio del «Proyecto de Construcción. Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Castellón. Fase 0, Plataforma». Asimismo, el 25 de mayo de 2021 comenzaron las obras del «Proyecto constructivo de la subestación eléctrica del nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón, Fase 0. Canalizaciones de acceso en terrenos del puerto», habiéndose recibido definitivamente las obras por parte de la Autoridad Portuaria de Castellón el 23 de julio de 2021.

Octavo.

El 27 de abril de 2021 el Consejo de Ministros acordó la aprobación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia –financiado por la Unión Europea– Next Generation EU (PRTR) y su remisión a la Comisión Europea para continuar con el trámite de aprobación previsto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). El pasado 6 de julio de 2021, el Consejo de la Unión Europea, a propuesta de la Comisión Europea, adoptó la Decisión de Ejecución relativa a la aprobación de la evaluación del PRTR de España.

Dentro del PRTR, el MITMA lidera tres componentes, uno de los cuales trata de promover aquellos proyectos que tengan por objeto la realización de inversiones para mejorar la eficiencia del sistema de transportes y la distribución de mercancías, mediante, entre otras, la mejora de los accesos a los puertos, y en particular los accesos ferroviarios.

MITMA, aprovechando la oportunidad que representa el MRR para el desarrollo de inversiones relacionadas con la conectividad ferroviaria de los puertos, ha decidido asignar a la APC y a ADIF sendas ayudas cuya finalidad es contribuir a la financiación del nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón. La ayuda total asignada se incluye en la Componente C6.13 «Intermodalidad y Logística» del PRTR, asignando 119,80 M€ y 30,38 M€ a ADIF y a la APC, respectivamente (IVA no incluido). En concreto, la inversión correspondiente a la APC se incluye en la Sublínea de actuación C6.13.L2a «Accesibilidad ferroviaria en el interior de los puertos», mientras que la inversión correspondiente a ADIF se incluye en la Sublínea de actuación C6.13.L 1 b «Accesos ferroviarios exteriores a los puertos y otras actuaciones ferroviarias para impulsar la intermodalidad». La solicitud de dichos fondos MRR se realizó con base en los proyectos constructivos redactados en el año 2018. En el caso de la APC el otorgamiento de la concesión de los fondos se formaliza el 7 de octubre de 2021, cuando el Consejo Rector de Puertos del Estado aprueba el Plan de Inversiones 2021-2025 de la Autoridad Portuaria de Castellón, donde figuran los proyectos financiados con cargo a los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

En consecuencia, las actuaciones del presente convenio dan respuesta a la ejecución del MRR en lo relativo al cumplimiento de los hitos y objetivos de dos componentes del PRTR, la componente C6.13.L2a, por parte de la entidad ejecutora APC, y la componente C6.13.L 1b, por parte de la entidad ejecutora ADIF.

A la vista de todo lo anterior, resulta de aplicación a la programación, presupuestación, gestión y ejecución del proyecto de inversión citado lo previsto en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del PRTR. En este sentido, resulta particularmente relevante el cumplimiento de los requisitos que se deriven de dicha norma y del propio Reglamento del MRR para garantizar el esquema de financiación propuesto.

Asimismo, todas estas circunstancias justifican que el plazo de duración del convenio y su posible prórroga se hayan fijado en los términos previstos por el artículo 59.1.c) del citado Real Decreto-ley.

Noveno.

El proyecto de inversión relativo al acceso ferroviario al Puerto de Castellón consiste en un ramal de acceso desde el Corredor Mediterráneo, que está formado por una infraestructura de acceso exterior al puerto, que se integra en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG) administrada por ADIF, y otra infraestructura de acceso interior que se ubicará en la red interior del puerto e integrada en la RFIG administrada por la APC. Dicho ramal se corresponde en su conjunto con la solución aprobada por el Estudio Informativo, al que se hace referencia en el expositivo 5.

En conjunto, la inversión estimada asociada al desarrollo del nuevo acceso ferroviario asciende a 277,3 M€ (IVA no incluido). Esta cantidad incluye la inversión estimada para la ejecución de las obras del «proyecto constructivo de plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo I», que asciende a 145,3 M€ (IVA no incluido). La ejecución de dicho proyecto no forma parte del presente convenio.

En vista de lo anterior, la inversión estimada asociada a las actuaciones previstas en el convenio asciende a 132,0 M€ (IVA no incluido). La distribución anual de la inversión total de las actuaciones objeto del convenio se ha recogido de manera estimativa en la memoria justificativa que acompaña al mismo, siendo la Comisión de Seguimiento quien acordará la distribución anual final según el grado de ejecución de las actuaciones.

Décimo.

La APC ya ha redactado y aprobado el proyecto de construcción de la actuación 4, Subestación de tracción, al que se refiere la cláusula 2.1 del convenio, en virtud de la modificación de la Resolución de aprobación del Estudio Informativo mencionada en el expositivo 5. Así mismo, la APC se encargará de redactar los proyectos constructivos 1, 2 y 3 recogidos en la cláusula 2.1, así como de financiar dicha redacción. La redacción de estos proyectos no es objeto del presente convenio. Sin perjuicio de lo anterior, la supervisión y aprobación definitiva de dichos proyectos se realizará en los términos establecidos en la cláusula 2.2 de este convenio.

Además, con fecha 7 de julio de 2022, se publicó en el BOE el anuncio de licitación de la ejecución de las obras del proyecto constructivo de plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo I. Expediente 3.22/06110.0125. Este tramo discurre desde la conexión con el Corredor Mediterráneo hasta las inmediaciones de la futura Estación Intermodal a la que se refiere el expositivo 12 y pertenece en su totalidad a la infraestructura de acceso exterior al puerto. Esta actuación, que no forma parte del presente convenio, será titularidad de ADIF, ejecutada por ADIF y se financiará con cargo a los presupuestos de ADIF y, en su caso, a las ayudas procedentes del PRTR.

Undécimo.

Con fecha 10 de mayo de 2021, la Subdirección de Puesta en Servicio e Interoperabilidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) presentó ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) el documento denominado «Comunicación Previa para la Solicitud de Autorización de Entrada en Servicio de los subsistemas Infraestructura, Energía y Control, Mando y Señalización correspondiente al acceso ferroviario sur al puerto de Castellón (PK 0+000 - PK 8+295,28)», en cumplimiento del artículo 109.4 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias (RD 929/2020).

Con fecha 27 de mayo de 2021, la AESF resolvió que será necesaria Autorización de Entrada en Servicio (AES) de los subsistemas Infraestructura, Energía y CMS que integrarán el Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Castellón, así como Autorización de Puesta en Servicio (APS) de la nueva línea.

Duodécimo.

Con fecha 25 de febrero de 2014, el entonces Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana suscribieron un Protocolo de colaboración para el desarrollo de la red de infraestructuras nodales en el ámbito de la Comunidad Autónoma de la Comunidad Valenciana.

En este marco se adoptó el acuerdo de ubicar una Estación Intermodal en el término municipal de Castellón, junto a un importante desarrollo de suelo logístico previsto en el recién aprobado Plan General de la ciudad.

La Estación Intermodal se plantea con vocación de atender tanto a los tráficos marítimos derivados de la actividad portuaria, especialmente en las relaciones con zona

centro y Aragón, como a tráficos terrestres de la provincia de Castellón y su zona de influencia (*hinterland*), con una importante componente hacia Europa. La APC está redactando el proyecto constructivo y el estudio de rentabilidad económica de la Estación Intermodal.

La primera fase de las obras de la Estación Intermodal cuenta también con una ayuda procedente del MRR por importe de 16,4 M€ (IVA excluido), asignados en el PRTR a la APC, quien se hará cargo de la redacción del proyecto y la ejecución de las obras.

La inversión correspondiente al desarrollo de la Estación Intermodal queda fuera del ámbito del presente convenio. No obstante, la expropiación de parte de los terrenos ocupados por la Estación Intermodal así como la ejecución de parte de su plataforma se incluye en el ámbito de la actuación regulada por el presente convenio.

Decimotercero.

De acuerdo con el artículo 39.3 de la Ley del Sector Ferroviario, la conexión de las infraestructuras ferroviarias administradas por ADIF y la APC deberá quedar regulada en un convenio a celebrar conjuntamente por ADIF, la APC 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 APC y ADIF, respectivamente, mediante el establecimiento del punto de conexión física en el ramal de acceso al puerto, transfiriendo los activos que pasarán a formar parte de la zona de servicio del puerto y de la red administrada por ADIF, según corresponda. Igualmente, deberá fijarse el punto de conexión funcional para delimitar los ámbitos de responsabilidad en la concertación de las circulaciones entre ADIF y la APC.

Decimocuarto.

La Presidenta de ADIF suscribe el presente convenio en el ejercicio de la facultad prevista por el artículo 24 del Estatuto de la Entidad, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, en virtud del cual, «Excepcionalmente, en los casos de urgente necesidad, el Presidente podrá adoptar las decisiones reservadas a la competencia del Consejo de Administración, viniendo obligado a dar cuenta a éste de los acuerdos adoptados en la primera reunión ordinaria que celebre con posterioridad a la adopción de los mismos, a fin de que sean ratificados».

El Presidente de la APC suscribe el presente convenio en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas por el artículo 31.2 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

El Presidente de Puertos del Estado suscribe el presente convenio en el ejercicio de la facultad prevista por el artículo 22.2.h) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Decimoquinto.

Considerando las partes relevantes las actuaciones citadas en el expositivo 9, por cuanto son necesarias para garantizar la conexión ferroviaria del puerto de Castellón con la red de ancho ibérico e implican una mejora de las condiciones actuales de

accesibilidad del puerto y de la futura Estación Intermodal, las partes acuerdan regular las condiciones para su financiación de conformidad con las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto y finalidad del convenio.*

El objeto del presente convenio consiste en regular las condiciones de financiación de parte de las actuaciones necesarias para el desarrollo del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Castellón y de realización de las actividades materiales para su consecución, incluyendo la expropiación de parte de los terrenos ocupados por la Estación Intermodal a la que se refiere el expositivo 12, así como la ejecución de parte de su plataforma.

En todo caso, las actuaciones objeto del convenio permitirán la consecución de los siguientes requisitos funcionales y técnicos:

- Guardar la debida coherencia con las actuaciones que la APC esté ejecutando o tenga previsto ejecutar en el marco de su estrategia ferroviaria.
- Guardar la debida coherencia con la planificación aprobada por el MITMA y con las actuaciones que ADIF esté ejecutando o tenga previsto ejecutar en el corredor mediterráneo, permitiendo la conexión del puerto en los dos anchos (estándar e ibérico).
- Guardar la debida coherencia con el «proyecto constructivo de plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo I» al que se refieren los expositivos 9 y 10.
- Permitir la circulación de trenes de 750 metros electrificados hacia/desde la Estación Intermodal.
- No introducir una limitación en el parámetro de rampa característica. Se entiende que no existe limitación si el valor del parámetro en el ramal de acceso al puerto es inferior a la rampa máxima en los itinerarios hacia y desde zona centro, Zaragoza y frontera francesa.
- Ajustarse a lo previsto en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias (RD 929/2020), maximizando en lo posible las prestaciones de la infraestructura para el tráfico de mercancías y optimizando su diseño desde el punto de vista de la capacidad de infraestructura y la gestión de las circulaciones de trenes y maniobras.

Segunda. *Actuaciones a desarrollar.*

1. Las actuaciones a desarrollar en el marco del presente convenio se desarrollan a través de los siguientes proyectos constructivos:

– Proyecto 1: Plataforma Tramo II. Este tramo discurre desde el final del Tramo I hasta la actual zona de servicio del puerto. Incluye además la ejecución de parte de la plataforma necesaria para el desarrollo de la futura Estación Intermodal a la que se refiere el expositivo 12. Está formado por dos subproyectos:

- Subproyecto 1.1: Plataforma Tramo II perteneciente a la infraestructura de acceso exterior.
- Subproyecto 1.2: Plataforma Tramo II perteneciente a la infraestructura de acceso interior.

– Proyecto 2: Vía. Formado por dos subproyectos:

- Subproyecto 2.1: Vía perteneciente a la infraestructura de acceso exterior.
- Subproyecto 2.2: Vía perteneciente a la infraestructura de acceso interior.

– Proyecto 3: Electrificación. Se integra en su totalidad en la infraestructura de acceso exterior.

- Proyecto 4: Subestación de tracción. Una vez ejecutada se integrará en su totalidad en la infraestructura de acceso exterior.
- Proyecto 5: Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones. La mayor parte de sus elementos se integran en la infraestructura de acceso exterior.
- Proyecto 6: Instalación de inversión de marcha situada en el tramo del Corredor Mediterráneo entre Valencia y Castellón, cuya finalidad es complementar la funcionalidad del ramal de acceso para permitir los movimientos en sentido norte. Se integra en su totalidad en la infraestructura de acceso exterior.

La siguiente tabla recoge de forma esquemática los componentes y líneas de actuación del PRTR que financiarán cada uno de los proyectos y subproyectos anteriores de acuerdo con lo establecido el expositivo 8:

Proyecto	Subproyecto	Denominación	Entidad ejecutora PRTR	Inversión total estimada (M€)	Componente PRTR
1	1.1	Plataforma Tramo II. Subproyecto de acceso exterior al puerto	ADIF	34,1	C6.I3.L1b
1	1.2	Plataforma Tramo II. Subproyecto de red interior del puerto	APC	54,7	C6.I3.L2a
2	2.1	Subproyecto vía de acceso exterior al puerto	ADIF	13,0	C6.I3.L1b
2	2.2	Subproyecto vía de la red interior del puerto	APC	5,6	C6.I3.L2a
3		Electrificación	ADIF	2,5	C6.I3.L1b
4		Subestación de tracción	APC	4,1	C6.I3.L2a
5		Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones	No incluido en PRTR	8,0	No incluido en PRTR
6		Instalación de inversión de marcha	ADIF	10,0	C6.I3.L1b

No obstante, las partes, en el seno de la Comisión de Seguimiento, determinarán y resolverán, en su caso, sobre la inclusión de otras actuaciones necesarias para la consecución de la finalidad del convenio, respetando, en todo caso, los requisitos funcionales y técnicos señalados en la cláusula 1. En el supuesto de que las partes determinen la necesidad de nuevos proyectos, se tramitará la correspondiente Adenda Modificativa.

2. Redacción de los proyectos constructivos. Para el desarrollo de las actuaciones, tomando como referencia el contenido del apartado anterior, se establece el siguiente reparto:

a. Corresponde a ADIF la redacción de los proyectos constructivos 5 y 6, así como la redacción de los proyectos modificados, en su caso.

b. Corresponde a ADIF la supervisión y aprobación definitiva de todos los proyectos mencionados en el apartado anterior, a excepción del proyecto 4, cuya aprobación ha sido realizada por la APC, con la supervisión de Puertos del Estado. Previamente a su aprobación definitiva, dichos proyectos deberán ser validados por la Comisión de Seguimiento prevista en la cláusula 8 de este convenio.

Durante el diseño de las actuaciones, y particularmente en los proyectos de instalaciones de seguridad y comunicaciones, se definirá el esquema de concertación de las circulaciones entre las redes administradas por ADIF y por la APC y se fijará el punto de conexión funcional, que deberá ser ratificado en el posterior convenio de conexión como se establece en el expositivo 13. En la definición del esquema indicado se tendrá en cuenta la funcionalidad ferroviaria de la futura Estación Intermodal.

3. Bienes y derechos afectados. ADIF será la entidad beneficiaria de las expropiaciones correspondientes a todos los proyectos que apruebe.

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 de los proyectos a los que se refiere el apartado anterior de esta cláusula, la solicitud de incoación del expediente de expropiación al MITMA 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.

La APC tendrá la condición de entidad beneficiaria de las expropiaciones correspondientes a los terrenos ocupados por las obras de la subestación de tracción que no hayan sido previamente expropiados por ADIF, asumiendo en tal caso todos los derechos y obligaciones derivados de ello.

4. Ejecución de las obras: Corresponde a ADIF la licitación de los contratos de ejecución de las obras correspondientes a las actuaciones proyectadas y su ejecución, a excepción de las obras del proyecto 4, cuya licitación y ejecución corresponderá a la APC.

5. Entrada y puesta en servicio. ADIF será la entidad proponente ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) a efectos de lograr la autorización de entrada y puesta en servicio de las obras ejecutadas en aplicación del RD 929/2020, a excepción de la tramitación necesaria para la entrada en servicio de las infraestructuras del proyecto 4, donde la entidad proponente ante la AESF será la APC. Lo anterior incluye el trámite de puesta en conocimiento de la AESF, previo a la aprobación de los proyectos, y la preparación y elaboración de la documentación de autorización de entrada y puesta en servicio de las obras ejecutadas.

Tercera. *Condiciones de financiación.*

1. El total de actuaciones con el alcance técnico definido en las cláusulas 1 y 2, será cofinanciado por la APC y ADIF en los términos previstos en esta cláusula.

2. Serán objeto de financiación por parte de ADIF, con cargo a sus presupuestos y, en su caso, a las ayudas procedentes del PRTR, todos los costes relacionados con la ejecución de las obras correspondientes a los proyectos y subproyectos 1.1, 2.1, 3, 5 y 6 recogidos en la cláusula 2.1, así como los costes de redacción de los proyectos 5 y 6, y de los proyectos modificados, en su caso. Dicho importe se ha estimado en 67,6 millones de euros (IVA excluido).

Las actuaciones correspondientes a los proyectos y subproyectos 1.1, 2.1, 3 y 6 disponen de financiación del PRTR asignada a ADIF dentro de la componente 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada», en la medida de «Intermodalidad y logística».

Adicionalmente, ADIF contribuirá a financiar las actuaciones correspondientes al subproyecto 1.2 en una cuantía equivalente al coste de ejecución de las obras relativas al proyecto 4. Dicho importe se ha estimado en 4,1 millones de euros (IVA excluido).

3. Serán objeto de financiación por parte de la APC todos los costes relacionados con la ejecución de las obras correspondientes a los subproyectos 1.2, 2.2 y 4 recogidos en la cláusula 2.1, con los límites establecidos en el presente convenio. Dicho importe se ha estimado en 60,3 millones de euros (IVA excluido). En el caso del subproyecto 1.2 se tendrá en cuenta lo establecido en el anterior con respecto a la contribución de ADIF a la financiación de dichas actuaciones. Para que estos costes sean financiables por la APC deberán haberse generado en el periodo de tiempo comprendido entre la fecha del acuerdo del Comité de Distribución de Fondo de Compensación Interportuario al que se refiere el expositivo 4 y el momento de la liquidación de las obras, en cada caso.

Las actuaciones correspondientes a los proyectos y subproyectos 1.2, 2.2 y 4 disponen de financiación del PRTR asignada a la APC dentro de la componente 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada», en la medida de «Intermodalidad y logística».

4. De acuerdo con la programación vigente a la fecha de firma del presente convenio, no será exigible a la Autoridad Portuaria de Castellón una cantidad superior a los 60,3 millones de euros (IVA excluido), que se distribuirá en las anualidades que acuerde la comisión de seguimiento conforme a las reglas establecidas en el presente convenio.

5. No será exigible a ADIF una cantidad superior a los 71,7 millones de euros (IVA excluido), que se distribuirá en las anualidades que acuerde la comisión de seguimiento conforme a las reglas establecidas en el presente convenio.

6. La financiación de ADIF y APC alcanzará también los supuestos de modificación de contratos. Asimismo, dentro de los costes a los que se refieren los apartados anteriores se incluyen los de expropiaciones, pilotos de seguridad, materiales y demás costes asociados a la inversión correspondiente que se ejecuten en el periodo de vigencia del convenio.

7. No serán exigibles a la APC, en virtud de este convenio, cantidades adicionales a la contribución financiera máxima aprobada en cada momento para las actuaciones objeto de financiación por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario que gestiona el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

8. El presente convenio podrá sujetarse a la programación de anualidades que acuerde su Comisión de Seguimiento siempre que las partes la tengan debidamente incorporada a sus respectivos presupuestos y no se comprometa la financiación procedente del MRR.

9. ADIF y la APC se comprometen a priorizar las actuaciones necesarias para que todos los contratos asociados al desarrollo de la actuación objeto del convenio cumplan los requisitos establecidos en la normativa que resulte de aplicación en el marco de Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para poder recibir la ayuda prevista.

10. Con carácter general las partes se obligan a cumplir cuantas disposiciones comunitarias y nacionales le resulten aplicables y que se deriven del PRTR, incluidas las órdenes ministeriales HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, así como a permitir y facilitar que se puedan realizar las auditorías y comprobaciones necesarias para verificar el cumplimiento de la normativa aplicable.

En especial, estarán obligados a respetar el principio de «no causar daño significativo» al medio ambiente (principio DNSH, por sus siglas en inglés) previsto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y demás normativa europea de aplicación. Asimismo, deberán cumplirse las condiciones del etiquetado climático, medioambiental y digital asignado a cada medida y submedida en el PRTR, de acuerdo con anexo VI y VII del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

11. Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 3.5, en el supuesto de que no sea posible la financiación prevista procedente de los fondos MRR para la ejecución de las obras correspondientes a los proyectos identificados en la cláusula 3.2, derivada de la imposibilidad de alcanzar los hitos económicos y físicos necesarios para justificar su financiación, y que no sea posible obtener financiación de otras ayudas europeas, serán financiados directamente por ADIF en la cantidad que corresponda.

12. Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 3.4, en el supuesto que no sea posible la financiación prevista procedente de los fondos MRR para la ejecución de las obras correspondientes a los proyectos identificados en la cláusula 3.3, derivada de la imposibilidad de alcanzar los hitos económicos y físicos necesarios para justificar su

financiación, y que no sea posible obtener financiación de otras ayudas europeas, serán financiados directamente por la APC en la cantidad que corresponda.

13. La percepción de los fondos PRTR se encuentra condicionada al cumplimiento de los hitos y objetivos, teniéndose en cuenta esta circunstancia en lo que respecta a la regulación del reintegro por parte de los beneficiarios.

Cuarta. Control e inspección de las actuaciones financiadas.

1. Las partes se informarán regularmente, 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 circunstancias que, como consecuencia de lo previsto en los párrafos precedentes, se pongan de manifiesto y puedan afectar a los requisitos fijados en la cláusula 1, así como los informes que, en su caso, se emitan como consecuencia de las visitas de inspección a las obras, se analizarán y resolverán por la Comisión de Seguimiento.

5. ADIF y la APC informarán a la Comisión de Seguimiento de los contratos o modificaciones de los mismos que resulten necesarios para el desarrollo de las actuaciones proyectadas, a efectos de validación. A tal fin, deberá informarse de su contenido y justificarse su necesidad. Cuando una modificación de contrato afecte o pueda afectar a los requisitos de ejecución del PRTR o a los requisitos técnicos y funcionales a los que se refiere la cláusula 1, 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.

7. Las partes darán prioridad a la colaboración para facilitar la información que se exija por parte de las entidades encargadas del seguimiento y control del PRTR así como cualquier otra actuación encaminada a garantizar el pago de la ayuda procedente del MRR. Lo anterior, prestando especial atención a la ayuda MRR asignada a la APC por inversiones cuya ejecución asume ADIF en virtud del presente convenio.

Quinta. Régimen de pagos y supuestos de eventual reintegro de las cantidades abonadas.

1. Los pagos a ADIF por obras ejecutadas por dicha entidad y financiadas por la APC en virtud del presente convenio se efectuarán por la APC previa presentación por parte de ADIF de un certificado por trimestres vencidos y conformado por el responsable técnico designado por la APC, con el siguiente contenido para cada obra objeto de financiación:

i) Las certificaciones de obra aprobadas durante el periodo en cuestión, incluyendo sus correspondientes relaciones valoradas.

ii) La documentación justificativa del resto de los costes correspondientes a conceptos que forman parte de la inversión, devengados en el periodo correspondiente, de acuerdo con la cláusula 3.

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

iv) Además, hará constar cualquier otra circunstancia de la que pueda tener conocimiento con incidencia en la consecución de los requisitos de ejecución del PRTR, o de los requisitos técnicos y funcionales a los que se refiere la cláusula 1.

ADIF deberá descontar el importe de la ayuda recibida del PRTR u otro mecanismo de ayuda de los certificados presentados a la APC.

2. La previsión recogida en la cláusula 3.2 del presente convenio, relativa a la contribución de ADIF a la financiación del subproyecto 1.2, se llevará a cabo deduciendo de los certificados a los que se refiere el apartado anterior el importe correspondiente a dicha contribución.

3. Las cantidades abonadas a ADIF por la APC en virtud de lo estipulado en el presente convenio tendrán la consideración pago a cuenta hasta que se liquiden todas las obras previstas y se transfieran las infraestructuras que corresponda de acuerdo con la cláusula 7, incluidos los terrenos expropiados, momento en el que adquirirán la condición de definitivas.

Sexta. Finalización de la actuación.

1. En el acto de recepción de las obras ejecutadas por ADIF y financiadas por la APC participará un representante de esta última entidad.

2. En el acto de recepción de las obras del proyecto 4, ejecutadas y financiadas por la APC, participará un representante de ADIF.

3. Las partes establecerán de forma exacta y en coherencia con el reparto de activos al que se refiere la cláusula siguiente, el punto de conexión física al que se refiere el expositivo 13.

4. ADIF, la APC y Puertos del Estado promoverán la firma del convenio de conexión al que se refiere el expositivo 13. 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.

Séptima. Titularidad final de los activos.

1. Una vez finalizadas las actuaciones conforme a lo dispuesto en el presente convenio, ADIF transferirá a la APC las infraestructuras y los terrenos correspondientes a los proyectos 1.2 y 2.2 que se citan en la cláusula 2.1. Los terrenos ocupados con esas infraestructuras de los proyectos 1.2 y 2.2 se transmitirán a la APC mediante una mutación demanial tramitada conforme a lo previsto en la Ley 33/2003, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, incluyendo en todo caso entre estos terrenos los afectados por la futura Estación Intermodal a la que se refiere el expositivo 12, que pasarán a integrarse en la red interior del puerto. Por su parte, la APC transferirá a ADIF los activos generados como consecuencia de las obras del proyecto 4 de dicha cláusula. La siguiente tabla recoge de forma esquemática la titularidad final de los activos desarrollados en virtud del presente convenio:

Proyecto	Subproyecto	Denominación	Titularidad final de los activos
1	1.1	Plataforma Tramo II. Subproyecto de acceso exterior al puerto.	ADIF
1	1.2	Plataforma Tramo II. Subproyecto de red interior del puerto.	APC
2	2.1	Subproyecto vía de acceso exterior al puerto.	ADIF
2	2.2	Subproyecto vía de la red interior del puerto.	APC
3		Electrificación.	ADIF
4		Subestación de tracción.	ADIF

Proyecto	Subproyecto	Denominación	Titularidad final de los activos
5		Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones.	ADIF
6		Instalación de inversión de marcha.	ADIF

Asimismo, en caso de existir instalaciones de seguridad y comunicaciones que para una mejor explotación de la Estación Intermodal deban quedar integradas en la red interior del puerto, las partes valorarán la transferencia a la APC de los activos correspondientes.

2. Previamente a la transferencia de las infraestructuras y a la mutación demanial antes mencionada que corresponda con arreglo al presente convenio, incluidos los terrenos expropiados, ADIF y la APC recabarán la autorización de la AESF para la entrada en servicio de los subsistemas que ejecuten. Por su parte, ADIF recabará la autorización de puesta en servicio del ramal.

Octava. *Comisión de Seguimiento.*

Se constituirá una Comisión de Seguimiento formada por un representante de la APC, un representante de Puertos del Estado y dos representantes del ADIF. 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.

Puertos del Estado asumirá la secretaría de la Comisión de Seguimiento y en la primera sesión se elegirá un presidente entre sus miembros.

La Comisión de Seguimiento se reunirá, con carácter ordinario, con periodicidad cuatrimestral 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 2, los proyectos necesarios para la consecución de la finalidad del convenio.
 - Validación de los proyectos técnicos.
 - Conocer y valorar el avance de la redacción de los proyectos y de la ejecución de las obras.
 - Estudiar y acordar las anualidades que la ejecución del convenio requiere y, en su caso, proponer la reprogramación de las mismas, todo ello conforme a lo establecido en los apartados 3.4, 3.5 y 3.8. de la cláusula tercera del convenio.
 - Interpretar, en caso de duda, el contenido del convenio.
 - Resolver las discrepancias que puedan surgir en la aplicación del presente convenio.
 - Analizar y resolver, cuando proceda, los informes y circunstancias a los que se refiere la cláusula 4.4.
 - Valorar y establecer, en su caso, los procedimientos oportunos para evitar la doble financiación de las actuaciones objeto del convenio.
 - Valorar y, en su caso, resolver sobre la necesidad de transferencia entre las partes de los activos desarrollados en virtud del presente convenio conforme a lo establecido en el último párrafo de la cláusula 7.1.
 - Determinar, en su caso, que los proyectos y subproyectos recogidos en la cláusula 2.1 contienen la clara determinación de si sus elementos forman parte del acceso exterior al puerto o de la red interior del mismo.

Novena. *Vigencia y extinción del convenio.*

1. Este convenio producirá efectos una vez inscrito en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, 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 7, incluidos los terrenos expropiados por éstas. En todo caso, este plazo no podrá ser superior a 6 años, con posibilidad de una prórroga de hasta seis años de duración, de conformidad con el artículo 59 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, pudiendo acordarse unánimemente la prórroga antes de la finalización del plazo inicial de vigencia. Asimismo, el convenio deberá ser publicado, en el plazo de 10 días hábiles desde su formalización, en el «Boletín Oficial del Estado».

2. La modificación de los términos del presente convenio y/o la prórroga de su vigencia requerirán el acuerdo unánime de las partes, que quedará recogido mediante la suscripción de la correspondiente adenda.

Décima. *Causas de 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 Ley 40/2015 y, además, por las siguientes:

- a) La imposibilidad de alcanzar su fin.
- b) La imposibilidad de 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 se aplicará lo previsto en el artículo 51.2.c) de la citada Ley 40/2015.

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 Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

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 Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Undécima. *Régimen jurídico y jurisdicción.*

El presente convenio tiene naturaleza administrativa y se rige por lo dispuesto en la Ley 40/2015, 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público o legislación que en adelante le sustituya.

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

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación, ejecución y cumplimiento del presente convenio se someterán al conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional de lo Contencioso-Administrativo.

Y en prueba de conformidad con el contenido del presente convenio, se firma por triplicado, en lugar y fecha arriba indicados.–Por la Autoridad Portuaria de Castellón, el Presidente, Rafael Simó Sancho.–Por Puertos del Estado, el Presidente, Álvaro Rodríguez Dapena.–Por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Presidenta, María Luisa Domínguez González.