

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

14552 *Resolución de 8 de octubre de 2018, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria y Renfe-Operadora, para ejecutar la segunda fase de la integración ferroviaria en el municipio de Santander.*

Habiendo sido suscrito el 2 de octubre de 2018, el Convenio entre el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Renfe-Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para ejecutar la segunda fase de la integración ferroviaria en el municipio de Santander, 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, 8 de octubre de 2018.—La Presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Isabel Pardo de Vera Posada.

ANEXO

Convenio entre el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Renfe-Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para ejecutar la segunda fase de la integración ferroviaria en el municipio de Santander

En Santander, a 2 de octubre de 2018.

En presencia del Ministro de Fomento, don José Luis Ábalos Meco.

REUNIDOS

Don Miguel Ángel Revilla Roiz, en su calidad de Presidente del Gobierno de Cantabria, actuando en nombre y representación de ésta, previa autorización de la celebración de este Convenio por Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 9 de agosto de 2018.

Doña Gema Igual Ortiz, en su condición de Alcaldesa del Ayuntamiento de Santander, que actúa en virtud de las competencias en materia de planeamiento, gestión, ejecución y disciplina urbanística, de conformidad con el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y especialmente facultada para este acto en virtud del acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 15 de mayo de 2018, que aprobó el contenido del presente documento.

Doña Isabel Pardo de Vera Posada, Presidenta de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que en lo sucesivo se denominará ADIF, en virtud del Real Decreto 735/2018, de 29 de junio, 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.

Don Isaías Táboas Suárez, Presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, que actúa de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre.

Los intervinientes, en la representación que ostentan y reconociéndose mutuamente plena capacidad para la formalización de este Convenio, declaran que la suscripción de este instrumento ha obtenido previamente todas las autorizaciones preceptivas, se han realizado los trámites obligados, se han tomado los acuerdos de los órganos competentes y en virtud de ello,

EXPONEN

I. Que el Gobierno de Cantabria es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas de interés para la Comunidad Autónoma que se realicen dentro del propio territorio y que no sean de interés general del Estado ni afecten a otra Comunidad Autónoma, en los ferrocarriles y los transportes terrestres cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la comunidad Autónoma, y en la planificación de la actividad económica y fomento del desarrollo de Cantabria, dentro de los objetivos marcados por la política económica del Estado y del sector público económico de la Comunidad y la función ejecutiva en materia de transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tiene como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio (artículos 24.3, 24.5, 24.6, 24.14 y 26.17 del Estatuto de Autonomía aprobado por la Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre).

II. Que el Ayuntamiento de Santander es titular de competencias en materia de planeamiento, gestión, ejecución y disciplina urbanística, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.2.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

III. Que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, 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.

Que como consecuencia de la extinción y subsiguiente absorción acordada por el artículo 2 del Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, y en virtud de la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre Renfe-Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), este último adquirió la titularidad de las líneas de ancho métrico, que anteriormente eran de titularidad de la entidad pública empresarial FEVE.

Que ADIF, está legitimado para proceder a la suscripción del presente Convenio, al amparo de lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, ya citado, 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.

IV. Que Renfe-Operadora es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, 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, Renfe-Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad y la seguridad de los usuarios.

V. Que ADIF es titular de los suelos en el término municipal de Santander, en el ámbito de actuación según figura grafiado en el plano que se adjunta como Anexo II, con una superficie total de 106.393 m² y cuya descripción es la siguiente:

Parcela Demanial de 106.393 m².

Linderos:

Norte: Parque del Agua. Ayuntamiento de Santander.

Sur: Terrenos ADIF Fase I, C/ Castilla, Centro de Salud y Renfe-Operadora.

Este: Terrenos ADIF (Plaza de las Estaciones).

Oeste: Terrenos ADIF.

Está comprendida en las parcelas catastrales 4422001VP3131H y 4422002VP3131H.

Las parcelas descritas tienen actualmente la naturaleza de bien de dominio público ferroviario afecto al servicio ferroviario de interés general.

VI. Que el Ministerio de Fomento redactó el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en el Municipio de Santander y Arco de la Bahía», cuya ejecución supondría la liberación de suelos del uso ferroviario para su posterior desarrollo urbanístico de conformidad con los instrumentos de ordenamiento que se aprobasen al efecto, y que definía la solución para la ordenación e integración de las infraestructuras ferroviarias existentes y previstas, así como, en su caso, el traslado y/o reposición de las instalaciones industriales necesarias para asegurar la plena operatividad de las empresas operadoras del transporte ferroviario.

Este Estudio Informativo se aprobó provisionalmente y fue sometido a información pública, pero no se aprobó definitivamente.

VII. La solución planteada en el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en el Municipio de Santander y Arco de la Bahía» resulta económicamente inviable, por lo que es necesario estudiar una nueva solución de integración que además sea susceptible de ejecución por fases, de forma que las actuaciones de integración del ferrocarril se desarrollen de forma progresiva.

Este desarrollo de la nueva solución por fases posibilitará la ejecución a corto plazo de actuaciones, de forma compatible con el desarrollo posterior de la solución definitiva de integración.

Entre las actuaciones que se contempla acometer se encuentran las concernientes al proceso de liberación de suelos en la zona de Castilla-Hermida, así como el posterior desarrollo urbanístico de ese entorno, aplicando principios y criterios de sostenibilidad urbana que tuviesen en cuenta una adecuada dotación de equipamientos y espacios públicos.

VIII. Que el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Santander fue aprobado definitivamente por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Comunidad Autónoma de Cantabria, el 17 de septiembre de 2012. Los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias, se encuentran incluidos en el Área Específica AE-24 (B) »Estaciones«, sobre el que se preveía desarrollar la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad, agrupando las estaciones de ancho ibérico y ancho métrico. El desarrollo de dicho Área será mediante un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) con una superficie de 455.180 m² aproximadamente, y una edificabilidad máxima de 250.000 m², aconsejando no sobrepasar 230.000 m².

Este Plan General ha sido anulado en virtud de sentencia del Tribunal Supremo de 8 de noviembre de 2016, recuperando, en consecuencia, su vigencia el PGOU de 1997.

El vigente PGOU de 1997 contempla el Área Específica AE-9.4 «Estaciones» para los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias. El desarrollo de dicho Área también se remite a un Plan Especial, en este caso con una superficie de 271.593 m² y una edificabilidad máxima de 50.000 m², si bien dicho límite podría incrementarse mediante la tramitación de una modificación puntual del Plan General.

Por otro lado, el vigente PGOU de 1997 también contempla el Área específica AE-24 «Cajo» cuyos aprovechamientos municipales el Ayuntamiento está dispuesto a aportar a la operación. El desarrollo de dicho Área, se remite a una única Unidad de ejecución, con una superficie de 16.800 m² y una edificabilidad de 16.800 m².

IX. Que en desarrollo de las previsiones del vigente PGOU de 1997 para el Área Específica AE-9.4 «Estaciones» por parte del Ayuntamiento de Santander fueron obtenidos, mediante adquisición onerosa, unos 12.190 m² de suelo con el objetivo de implantar el denominado «Parque del Agua», lo que en los términos del art. 125.3 de la Ley de Suelo de Cantabria faculta para su consideración a efectos del cálculo de aprovechamientos.

Por otro lado, se ha procedido por parte del Ayuntamiento de Santander a la ejecución de obras para la implantación de dicho «Parque del Agua», que de acuerdo con lo previsto en el vigente PGOU de 1997 son imputables como cargas de urbanización al Área Específica AE-9.4 «Estaciones», habiendo de considerar además las obras de urbanización al Este de la Peña del Cuervo, así como la conexión peatonal mediante pasarela y ascensores y su obra de urbanización asociada.

X. Que el Ministerio de Fomento presentó en octubre de 2014 el «Estudio de optimización de espacios ferroviarios en la ciudad de Santander». El objeto de dicho estudio es el planteamiento y desarrollo, a nivel de estudio de viabilidad, de las posibles fases de reducción del espacio ocupado por las instalaciones ferroviarias correspondientes a las estaciones de ADIF, tanto de red convencional como de ancho métrico. Este Estudio se revisó en 2015 contemplándose un incremento de la superficie a liberar del servicio ferroviario, hasta alcanzar aproximadamente los 45.500 m².

XI. Que el 20 de octubre de 2015, se firmó un Protocolo entre el Ministerio, ADIF y el Ayuntamiento de Santander para el desarrollo de la integración del ferrocarril en el municipio de Santander que recogía el avance en las actuaciones de integración del ferrocarril en esta ciudad, basado en el citado estudio.

En el citado Protocolo se planteó una Primera fase consistente en el traslado de las dependencias de ancho métrico ubicadas al inicio de la calle Castilla, con la liberación de 1.453 m² aproximadamente, y el acondicionamiento de nuevas dependencias para los actuales usos, así como limpieza y urbanización del espacio liberado, y una Segunda fase para la modificación de la playa de vías y estación de ancho métrico, con la liberación de unos 43.800m².

Dicho protocolo contemplaba que una vez redactados los estudios necesarios y definidas las actuaciones a acometer en el ámbito del mismo, estos estudios servirían de base para la elaboración de los correspondientes convenios que resultaran necesarios.

XII. Para el desarrollo de la Primera Fase de Integración Ferroviaria descrita en el punto anterior, se firmó el 10 de junio de 2017 un «Convenio de colaboración entre Ayuntamiento de Santander, ADIF y Renfe Operadora para la liberación y transmisión al Ayuntamiento de Santander de los suelos junto a la calle Castilla en el municipio de Santander».

En dicho convenio, se establecía que, en cumplimiento de lo establecido en el protocolo suscrito con fecha 20 de octubre de 2015, el coste de la ejecución de las actuaciones de la primera fase para la liberación de los suelos afectados, así como los costes asociados a la redacción de los proyectos básicos y constructivos y asistencias técnicas a las dirección de obra que resulten necesarias, serían asumidos por el Ayuntamiento de Santander.

Para la asunción por el Ayuntamiento de Santander de los costes de las actuaciones citadas, esta Corporación podrá contar con los recursos obtenidos con los

aprovechamientos de titularidad municipal en otros ámbitos urbanísticos, además de los correspondientes al ámbito de la fase 1.

En cualquier caso, la operación a desarrollar en la fase 1 no podría suponer ningún coste para ADIF ni para Renfe-Operadora, salvo los correspondientes a la redacción de los estudios que el Ministerio de Fomento y/o ADIF consideren necesarios realizar en este ámbito ferroviario.

El Ayuntamiento ha manifestado su interés en abonar las cantidades anticipadas por ADIF y Renfe-Operadora mediante la dación en pago de terrenos de su propiedad con valor equivalente (vinculados o no a los suelos liberados, esto es, con aprovechamientos urbanísticos «externos» a la operación) al importe previamente satisfecho por ADIF y Renfe-Operadora (con parcelas urbanizadas inscritas a favor del Ayuntamiento en el Registro de la Propiedad y al corriente de toda clase de tributos y costes de urbanización) junto con los costes derivados de la ejecución de la segunda fase prevista en el Protocolo de 2015. En este caso, y tal y como se establece en el convenio de 10 de junio de 2017 entre el Ayuntamiento de Santander, ADIF y Renfe-Operadora, las cantidades adeudadas a las entidades ferroviarias devengarán el interés del 1,5% anual (150 puntos básicos). En cualquier caso, si transcurrido el plazo de vigencia del convenio de 2017 no se produjeran estas daciones en pago, el Ayuntamiento de Santander deberá abonar a ADIF y a Renfe-Operadora esos importes en efectivo. Para acreditar la equivalencia de valor de esas parcelas las partes acordaron aceptar el resultado de la tasación que a tal efecto realice la Sociedad Estatal de tasación SEGIPSA.

XIII. Que el Gobierno de Cantabria tiene competencias en Ordenación del Territorio y Urbanismo, en Obras Públicas y Ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

XIV. Que, la actuación contemplada que se plantea desarrollar en este convenio desarrolla la ejecución de la segunda fase de la integración del ferrocarril en el municipio de Santander, con el objetivo común para las partes de mejorar la funcionalidad ferroviaria, optimizando el uso del espacio, e intermodalidad con otros medios de transporte y transformando al mismo tiempo el espacio liberado integrándolo en la ordenación urbana de la ciudad.

Que dicha integración del ferrocarril tiene beneficios desde el punto de vista ferroviario puesto que contempla una mejora de la infraestructura ferroviaria, con el desplazamiento de las vías de ancho métrico a la zona norte, junto a las vías de ancho convencional, ejecutando un nuevo andén para el ancho convencional de 420 metros de longitud que junto con los otros dos actuales permiten la interoperabilidad, y tres nuevos andenes para los servicios en ancho métrico con una longitud ligeramente superior a los 300 metros acorde al material rodante que se utiliza.

La ubicación de todos los andenes en un mismo ámbito permite unificar en su cabecera el vestíbulo de viajeros aspecto que mejora la accesibilidad y la circulación de los viajeros, concentrando las actividades en un único espacio.

Además, esta actuación contempla la modernización, ampliación e integración de los dos edificios actuales de viajeros y la torre de oficinas, para optimizar las instalaciones ferroviarias y dar servicio a los viajeros de manera conjunta, mejorando la accesibilidad a todos los servicios así como la calidad del mismo.

Todo ello se combina con la liberación del espacio ferroviario actualmente ocupado por las instalaciones de ancho métrico, y la ejecución de una losa de cobertura de los andenes de ancho ibérico y los nuevos andenes de ancho métrico, que permite generar un recinto protegido que albergará todos estos servicios y viajeros garantizando la entrada de luz natural y ventilación a los andenes.

A nivel urbano, esta actuación contempla la reordenación urbanística de los suelos liberados y así como de los nuevos terrenos creados en altura mediante la cobertura de los andenes de la estación, consiguiendo de esta forma integrar las instalaciones ferroviarias en el municipio de Santander, generando un nuevo espacio de unos 85.000 m² en dos niveles, que permitirá, a través de los paseos y medios mecánicos correspondientes,

garantizar la accesibilidad para todos y eliminar la barrera existente entre la zona alta de la ciudad con la calle Castilla y el puerto de Santander.

Este terreno ajardinado a dos niveles enlaza en la parte superior con el Parque del Agua y podrá permitir el acceso a la estación y a los servicios que en este nivel se implanten desde la parte alta de la ciudad ampliando y mejorando la accesibilidad a la estación de viajeros. Además, en el nivel superior se plantean accesos rodados que permitirán el correcto mantenimiento y garantizarán la accesibilidad en situaciones de emergencia.

Por todo ello, cabe afirmar que esta actuación a desarrollar por las administraciones y entidades firmantes de este Convenio conjugará beneficios tanto para las infraestructuras e instalaciones ferroviarias, los viajeros y los ciudadanos del municipio de Santander.

A la vista de lo anteriormente expuesto, las partes consideran procedente la celebración del presente Convenio, estableciendo las bases para la cooperación en el desarrollo de la integración del ferrocarril en el municipio de Santander, de conformidad con las siguientes,

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

El presente Convenio tiene por objeto fijar las bases para el desarrollo de la Segunda fase de la Integración del ferrocarril en la ciudad de Santander, prevista en el Protocolo de 20 de octubre de 2015 y que consistirá en:

- El traslado del haz de vías de viajeros y mercancías de ancho métrico,
- La remodelación de la playa de vías de ancho convencional,
- La integración de todos los servicios de viajeros en una única estación,
- La reposición del aparcamiento actual de la estación,
- La urbanización de todo el ámbito con una superficie liberada de unos 36.186 m² junto a la calle Castilla y
- Creación de un nuevo terreno en altura mediante la cobertura de la superficie de vías y andenes de los dos anchos de la estación estimada en unos 48.470 m².

Así mismo, a través del presente Convenio, ADIF se compromete a ejecutar el bypass de conexión entre las líneas de ancho métrico Oviedo-Santander y Bilbao-Santander, con el objeto de suprimir las circulaciones de los trenes de mercancías que actualmente se ven obligados a utilizar la estación de Santander para realizar la inversión de la marcha.

Como fase previa a la aprobación de los Proyectos Constructivos, el Ministerio de Fomento, dentro de las competencias sobre planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que le vienen atribuidas por la Ley del Sector Ferroviario, realizará los Estudios Informativos necesarios del Proyecto de integración y del bypass, así como su tramitación.

Los importes estimados de estas actuaciones se desglosan en el Anexo I e incluyen todos los costes derivados de la ejecución de las obras, los pilotajes, materiales, asistencias técnicas, direcciones de obra y de proyectos y demás costes asociados a la inversión.

Por tanto, las actuaciones incluidas en este Convenio, serán las siguientes:

Actuaciones a ejecutar cofinanciadas entre los firmantes del convenio:

1. Creación de un nuevo terreno en altura mediante el cubrimiento del haz de vías y andenes de la Estación, tanto para las vías de ancho ibérico como de ancho métrico, desde la cabecera de los andenes hasta la pasarela peatonal existente que conecta la calle Alta con la calle Castilla.

2. Urbanización de los terrenos que se liberen por no ser necesarios para la explotación ferroviaria, con una superficie estimada en 36.186 m², y de los nuevos suelos generados por la cobertura de la playa de vías con una superficie aproximada de 48.470 m².

Actuaciones a ejecutar y pagar íntegramente por ADIF.

1. Desplazamiento del haz de vías de ancho métrico que acceden a la estación, para ubicarlas junto a las de ancho ibérico. Se prevén seis vías y tres andenes, además de mangos de estacionamiento por ser cabecera de servicio. Los nuevos andenes serían rectos y compatibles con las fases posteriores de la integración y tendrían una longitud suficiente para permitir dos estacionamientos de dobles composiciones, y para dar servicio al tren turístico Transcantábrico.
2. Reposición y remodelación de la playa de vías de mercancías de ancho métrico y de las de acceso a la estación como consecuencia del desplazamiento del haz de vías de ancho métrico.
3. Remodelación de las vías y andenes de viajeros y vías de mercancías de ancho convencional, como consecuencia de la modificación de las vías de ancho métrico y de la cobertura de la estación.
4. Integración de todos los servicios de viajeros, con una nueva distribución del conjunto de edificios de viajeros y de la zona de acceso a andenes para dar servicio a ambos anchos en una única estación.
5. Reposición del aparcamiento de la estación que actualmente dispone de 500 plazas.
6. Además, fuera del ámbito de los suelos afectados por este Convenio, ADIF ejecutará el bypass de conexión entre las líneas de ancho métrico Oviedo-Santander y Bilbao-Santander, con el objeto de suprimir las circulaciones de los trenes de mercancías que actualmente se ven obligados a utilizar la estación de Santander para realizar la inversión de la marcha.

Además, el presente convenio establece el mecanismo de pago por parte del Ayuntamiento de Santander, a ADIF y a Renfe-Operadora de los importes derivados de la ejecución de la primera fase de acuerdo al convenio de 10 de junio de 2017.

Segunda. *Obligaciones de las partes.*

El coste estimado de las actuaciones ferroviarias a ejecutar y pagar íntegramente por ADIF, definidas en la cláusula primera, asciende a 87,99 millones de € (IVA no incluido).

El coste estimado de las actuaciones no ferroviarias y de integración del Ferrocarril a ejecutar por ADIF (creación de nuevo terreno en altura mediante la cobertura del haz de vías y urbanización de todo el ámbito) asciende a 99,12 millones de € (IVA no incluido), y serán cofinanciadas por dicha entidad, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander en función de los siguientes porcentajes:

- ADIF abonará el 50% del coste de las actuaciones, estimado en 49,560 millones de euros.
- El Gobierno de Cantabria abonará el 30% del coste de las actuaciones, estimado en 29,736 millones de euros.
- El Ayuntamiento de Santander abonará el 20% del coste de las actuaciones, estimado en 19,824 millones de euros.

Además, también se pagará según los porcentajes anteriores los mayores costes que resulten de revisión de precios, reclamaciones de contratistas derivadas de la ejecución de las obras o cualquier otro concepto que suponga un mayor coste asociado a la ejecución de las obras, no imputables al órgano de contratación.

El coste estimado de las actuaciones incluidas en este Convenio no incluye IVA. No obstante lo anterior, ADIF repercutirá, en su caso, la cuota de IVA que corresponda, de acuerdo con la legislación en vigor a la administración que resulte titular de la totalidad o parte de los bienes resultantes, que deberá soportar dicho impuesto.

Obligaciones por parte de ADIF.

ADIF asumirá íntegramente la ejecución y financiación de las actuaciones de carácter estrictamente ferroviario definidas a su cargo en la Cláusula Primera, cuyo coste asciende a 87,99 millones de euros (IVA no incluido).

Además asumirá la ejecución y abonará el 50% del coste de las actuaciones no estrictamente ferroviarias pero necesarias para la adecuada integración del Ferrocarril cofinanciadas por los socios (creación de un nuevo terreno en altura mediante la cobertura de vías y urbanización de todo el ámbito), estimado en 49,56 millones de euros, conforme a las previsiones anuales recogidas en la cláusula tercera, adoptando para ello los acuerdos y procedimientos que se estimen adecuados y conforme a la legislación aplicable en el ámbito de sus respectivas competencias al objeto de que pudiera incluirse dotación suficiente para cubrir el importe que le corresponda.

En el ámbito de la actuación, efectuará los trámites necesarios para la desafectación y puesta a disposición de los terrenos que vayan liberándose o resulten innecesarios para la prestación del servicio ferroviario, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones hasta la efectiva disponibilidad de aquellas a las que sustituyen.

Asimismo procederá a desafectar el aprovechamiento urbanístico inherente a los suelos que deban permanecer afectos al dominio público ferroviario en el ámbito de la actuación, de acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y aportará a la actuación los ingresos que se obtengan por la enajenación de los terrenos y los aprovechamientos urbanísticos de su titularidad que resulten patrimoniales, una vez concluido, en su caso, el proceso de desafectación de los mismos, por resultar innecesarios para la explotación ferroviaria.

Dichos ingresos se destinarán a reintegrar los importes aportados por todas las instituciones firmantes en las actuaciones a ejecutar cofinanciadas de esta segunda fase referidos a la creación de un nuevo terreno en altura mediante la cobertura del haz de vías y andenes de la estación y la urbanización de los terrenos, con la finalidad de cubrir la parte equivalente de los costes asumidos por cada administración, todo ello garantizando el funcionamiento de las actuales infraestructuras ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyan.

Obligaciones por parte del Gobierno de Cantabria.

El Gobierno de Cantabria abonará el 30% del coste de las actuaciones no estrictamente ferroviarias pero necesarias para la adecuada integración del Ferrocarril, estimado en 29,736 millones de euros conforme a las previsiones anuales recogidas en la cláusula tercera, adoptando para ello los acuerdos y procedimientos que se estimen adecuados y conforme a la legislación aplicable en el ámbito de sus respectivas competencias al objeto de que pudiera incluirse dotación suficiente para cubrir el importe que le corresponda. Esta cifra se podría ver incrementada en función de la repercusión del IVA de las actuaciones que legalmente sea de aplicación en función de los activos que finalmente queden de su titularidad, si los hubiere.

Además, conforme a la legislación vigente, se compromete a colaborar activamente en la tramitación y aprobación del nuevo Plan Especial a desarrollar que sea conforme con los proyectos de infraestructuras ferroviarias y haga posible el desarrollo inmobiliario de los suelos ferroviarios propiedad de ADIF, situados en el ámbito de la actuación.

Obligaciones por parte del Ayuntamiento de Santander.

El Ayuntamiento de Santander abonará el 20% del coste de las actuaciones no estrictamente ferroviarias pero necesarias para la adecuada integración del ferrocarril, estimado en 19,824 millones de euros, conforme a las previsiones anuales recogidas en la cláusula tercera, adoptando para ello los acuerdos y procedimientos que se estimen adecuados y conforme a la legislación aplicable en el ámbito de sus respectivas competencias al objeto de que pudiera incluirse dotación suficiente para cubrir el importe que le corresponda. Esta cifra se podría ver incrementada en función de la repercusión

del IVA de las actuaciones que legalmente sea de aplicación en función de los activos que finalmente queden de su titularidad, si los hubiere.

El Ayuntamiento de Santander desarrollará el Área Específica 9.4 «Estaciones» a través de un Plan Especial que sea conforme con los proyectos de infraestructuras ferroviarias y con las actuaciones previstas en este convenio para la zona delimitada entre ambos edificios de viajeros, la calle Castilla y el entorno de la pasarela peatonal sobre las vías de conexión entre la Calle Alta y la Calle Castilla.

La edificabilidad máxima que se podrá desarrollar en el nuevo Plan Especial será la establecida en la Ficha del área específica A.E.9, según los usos establecidos en el Planeamiento vigente, estando previsto que la edificabilidad máxima sea de 50.000 m² para «actividades urbanas, terciarias, comerciales, productivas, hoteleras o residenciales en las que se contabilizarán todas aquellas que, con independencia de su ubicación, no guarden relación funcional directa con las opciones de tráfico y/o el mantenimiento ferroviario», es decir, sin incluir la edificabilidad que sea precisa para las propias instalaciones ferroviarias, etc., contempladas en el tipo a) de la Ficha y que, según se establece, será la necesaria para sus fines.

El Ayuntamiento, previo acuerdo con el resto de las partes, podrá redactar las bases para la convocatoria de un Concurso Internacional de Ideas que desarrolle el mencionado Plan Especial. En cualquier caso, el coste asociado a la elaboración del Plan Especial, incluidos los costes del posible Concurso Internacional de Ideas, será por cuenta del Ayuntamiento.

El Ayuntamiento de Santander reconoce la plena titularidad de ADIF de los terrenos objeto del presente Convenio.

En la medida que esta actuación redunda en beneficio del municipio y contribuye a la consecución de los objetivos establecidos en la legislación aplicable, el Ayuntamiento de Santander cederá, en el proceso de reparcelación, el aprovechamiento urbanístico que legalmente le corresponda por el desarrollo del Plan Especial del AE-9.4 «Estaciones» conforme a la legislación vigente, que se destinará a costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio referidas a la creación de un nuevo terreno en altura mediante la cobertura del haz de vías y andenes de la estación y a la urbanización de los terrenos, minorando los costes asumidos por cada administración.

Todo lo anterior, una vez descontadas las cantidades destinadas a resarcir a ADIF y a Renfe-Operadora de los importes adelantados en la primera fase de la integración ferroviaria, según se refleja en la estipulación sexta del Convenio suscrito el 10 de junio de 2017. Estas cantidades se descontarán de la parte que le pudiera corresponder al Ayuntamiento de Santander, de los ingresos que se obtengan en esta segunda fase por la enajenación de los terrenos y los aprovechamientos urbanísticos.

Con la misma finalidad, el Ayuntamiento también aportará los ingresos obtenidos por la gestión de los aprovechamientos municipales en el Área Específica AE-24 «Cajo» del vigente PGOU. Estos aprovechamientos se destinarán, no obstante y en primer lugar, a compensar los posibles costes de IVA que pudiera soportar el Ayuntamiento de conformidad con lo establecido en el segundo inciso del párrafo primero de este apartado, en función de aquellas entregas sujetas y no exentas de activos que haya que efectuar legalmente al Consistorio.

Tercera. *Financiación de las actuaciones.*

Actuaciones cofinanciadas.

De la distribución de porcentajes de financiación de las actuaciones no estrictamente ferroviarias pero necesarias para la adecuada integración del Ferrocarril, que serán cofinanciadas por las partes (creación de terreno en altura mediante cobertura de vías y urbanización de todo el ámbito) y que se establecen en la cláusula primera, resultarían las siguientes aportaciones:

- ADIF (50%): 49,560 M€.
- Ayuntamiento de Santander (20%): 19,824 M€.
- Gobierno de Cantabria (30%): 29,736 M€.
- Total: 99,120 M€.

Para la ejecución de las obras, ADIF pagará el 100% de los importes derivados de dicha ejecución de acuerdo al siguiente calendario estimado:

Programación de los pagos según el Plan de Obra:

Añualidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
ADIF	1,110	1,110	13,880	52,880	23,000	7,140	99,120

(Datos en millones de euros).

Por su parte, el Ayuntamiento de Santander y el Gobierno de Cantabria aportarán a ADIF mediante los mecanismos que legalmente proceda la parte que les corresponde financiar según el siguiente calendario:

Desembolsos del Gob. Cantabria y el Ayto. a Adif	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Gobierno de Cantabria	0,010	0,010	4,956	4,956	4,956	4,956	4,956	4,936	29,736
Ayuntamiento de Santander	0,300	0,700	3,137	3,137	3,137	3,137	3,137	3,139	19,824
Total Gob. Cantabria y Ayto. Santander .	0,310	0,710	8,093	8,093	8,093	8,093	8,093	8,075	49,560

(Datos en millones de euros).

Estas cantidades se abonarán no más tarde del día 31 de marzo del año presupuestario vigente siempre que se haya efectuado la justificación de gasto a la que se refiere la cláusula Cuarta.

Actuaciones asumidas íntegramente por ADIF.

Por otro lado, ADIF asumirá íntegramente las actuaciones ferroviarias descritas en la cláusula primera y cuyo coste estimado asciende a 87,99 Millones de € (IVA no incluido).

Aplicación de los recursos excedentarios.

En el caso de que existieran recursos excedentarios después de llevar a cabo todas las actuaciones previstas en este Convenio, dichos recursos se aplicarán en infraestructuras del transporte ferroviario en el municipio de Santander.

Mecanismos para la materialización de los reintegros y aplicación de los recursos excedentarios.

Las pautas, procesos y forma de instrumentar los citados reintegros así como la aplicación de los posibles recursos excedentarios obtenidos en ambas Áreas Específicas, se determinarán en la Comisión de Seguimiento del Convenio.

Cuarta. Forma de abono de las actuaciones financiadas.

Todas las partes se comprometen y obligan a abonar los importes que se deriven de este convenio en función de los porcentajes establecidos en la Cláusula segunda del presente convenio.

Para ello, los firmantes del presente Convenio deberán aportar los documentos contables o certificados de existencia de crédito para cubrir su participación de acuerdo a la programación plurianual de aportaciones establecida, antes de la licitación de la primera de las actuaciones.

Dichos documentos contables o certificados de existencia de crédito se podrán alterar previo acuerdo de la Comisión de Seguimiento y aprobación por los órganos de gobierno de las Administraciones intervinientes, ajustándose al precio de adjudicación de los contratos, manteniendo no obstante un incremento respecto a los importes de adjudicación de un 20% durante el plazo de ejecución y liquidación de los contratos con el fin de poder hacer frente a posibles incidencias contractuales, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula octava.

ADIF remitirá anualmente tanto al Gobierno de Cantabria como al Ayuntamiento de Santander la justificación del gasto con el soporte documental que corresponda y que acredite los gastos realizados en los trabajos objeto del presente convenio y que, de acuerdo con las estimaciones realizadas será superior al compromiso de aportación anual establecido en este convenio por el Ayuntamiento de Santander y el Gobierno de Cantabria, quedando la cantidad excedente ejecutada por ADIF pendiente de repercusión en años posteriores de acuerdo con la cláusula anterior.

Si se demorasen en el cumplimiento de la obligación de pago a ADIF, ambas Administraciones deberán abonar a ADIF, a partir del 31 de diciembre del año en el que se haya producido el incumplimiento, los intereses de demora que corresponda legalmente.

Quinta. Ejecución de las actuaciones incluidas en el convenio.

La ejecución de los trabajos (estrictamente ferroviarios, urbanísticos y de integración) contemplados en este Convenio serán llevados a cabo por ADIF, bien utilizando sus propios medios materiales y humanos, bien mediante la contratación de terceros por parte de ésta entidad pública empresarial.

ADIF tramitará los expedientes de contratación necesarios para ello de conformidad con lo establecido en el artículo 116.5 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y será competente para la selección de los adjudicatarios a los que se encomiende la ejecución de los contratos, ajustando su contratación a lo dispuesto en el artículo 13 de su Estatuto.

En todo caso, ADIF deberá informar puntualmente al Gobierno de Cantabria y al Ayuntamiento de Santander de la identidad del adjudicatario/s, así como del contenido del Contrato/s que vaya a celebrar con éste y de sus incidencias si las hubiere, información que también será trasladada a la Comisión de Seguimiento del Convenio.

Sexta. Planeamiento urbanístico y su desarrollo.

En el ámbito de sus respectivas competencias, el Ayuntamiento de Santander y el Gobierno de Cantabria, con arreglo a la Legislación Urbanística de aplicación, promoverán y tramitarán hasta su aprobación definitiva, las herramientas urbanísticas necesarias para cumplir los objetivos citados y en especial, para la incorporación a la trama urbana del terreno que crea la losa de cubrimiento del trazado ferroviario, con superposición de las calificaciones urbanísticas en cota urbana de viario, zonas verdes, espacios libres o equipamientos públicos que no impliquen edificaciones, según los usos previstos sobre la misma y de Sistema General Ferroviario en subsuelo.

Para ello, en el ámbito de sus competencias, el Ayuntamiento y el Gobierno de Cantabria, promoverán y tramitarán con carácter prioritario, hasta su aprobación definitiva, un Plan Especial, incorporando las determinaciones y parámetros necesarios de forma que sea posible la ejecución de las actuaciones contempladas en el presente Convenio en el plazo previsto.

En cualquier caso, el planeamiento tendrá en cuenta las limitaciones a la propiedad previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario para la adecuada protección legal y efectiva del sistema ferroviario y demás legislación y normativa sectorial vigentes, teniendo en cuenta especialmente, que no es de aplicación la línea límite de edificación en los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas.

Los usos a implantar en el ámbito en los suelos no afectos al SGF, podrán tener carácter residencial, terciario, comercial y hotelero, ya previstos en el Planeamiento vigente, para contribuir a la financiación de los costes del cubrimiento y de la urbanización, así como para generar un área de centralidad urbana y de servicios a la ciudadanía y demás condiciones para el desarrollo de la actuación.

Séptima. *Obras ferroviarias y obras de urbanización.*

Los titulares finales de las obras a ejecutar contempladas en este Convenio, serán ADIF y el Ayuntamiento de Santander en función de la naturaleza de las mismas, así:

- ADIF: Obras ferroviarias.
- Ayuntamiento de Santander: obras de urbanización.

Los muros y las losas de cobertura del túnel ferroviario formarán parte de las obras de urbanización creando un nuevo terreno municipal elevado salvo mejor criterio jurídico-técnico fijado de manera uniforme por ADIF. Así mismo, podrán tener consideración dentro del planeamiento urbanístico a desarrollar como cargas urbanísticas especiales, ya que su ejecución es necesaria para la generación del nuevo suelo urbanizable. Su mantenimiento será objeto de un tratamiento específico en el correspondiente Convenio de uso y mantenimiento a suscribir en un futuro entre ADIF y el Ayuntamiento, si bien, dicho mantenimiento desde la cara inferior de la capa de impermeabilización de la losa de cobertura hacia abajo, será responsabilidad de ADIF y, en cualquier caso, la reparación de la capa de impermeabilización será responsabilidad de la entidad que con su actividad hubiera causado directa o indirectamente su deterioro.

Octava. *Desequilibrio económico de la operación.*

El desequilibrio económico de la operación en cuanto a las actuaciones a cofinanciar entre los firmantes de este Convenio que pudiera producirse por mayores costes en la ejecución de las obras de integración, será sufragado por ADIF, el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Santander en función de los porcentajes establecidos en este documento.

No obstante, cualquier incremento económico que se produzca en el desarrollo de las actuaciones cofinanciadas que supere los importes recogidos en la Cláusula Primera y Anexo I, deberá ser aprobado en la Comisión de Seguimiento, y por los Órganos de Gobierno de las Administraciones intervinientes, que practicarán las correspondientes retenciones de crédito al efecto.

No obstante lo anterior, en caso de que los incrementos superasen los importes totales previstos en este documento, será necesaria la suscripción de una Modificación del presente convenio.

Novena. *Seguimiento y gestión del convenio.*

A los efectos de asumir las facultades necesarias y de velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes y el desarrollo puntual de las obligaciones contempladas, se crea una Comisión de Seguimiento del Convenio formada por un representante de cada una de las partes firmantes, es decir, ADIF, Renfe Operadora, Gobierno de Cantabria y Ayuntamiento de Santander.

Dicha Comisión, que será presidida por ADIF, asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada Organismo, y en particular al órgano de Contratación, las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el seguimiento de las actuaciones incluidas en el presente Convenio.
- b) Promover la coordinación necesaria para la realización de estudios, desarrollando cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del convenio.
- c) Dar la conformidad a los proyectos de construcción correspondientes a las actuaciones incluidas en el Convenio.
- d) Analizar y proponer, en su caso, cualquier incremento económico o variación de plazo de la operación, que implique un aumento de los importes recogidos en el Anexo I, siendo aprobado por los Órganos de Gobierno de las Administraciones intervinientes, que practicarán las correspondientes retenciones al efecto debiéndose tramitar a tal efecto la correspondiente Modificación del presente convenio.

e) Aprobar cualquier reprogramación económica de la operación que no suponga incremento en los importes totales vigentes, siendo posteriormente aprobado por los Órganos de Gobierno de las Administraciones intervinientes.

f) Informar el contenido de los proyectos constructivos, que desarrollarán las actuaciones cofinanciadas objeto del Convenio y sus correspondientes presupuestos.

g) Velar por el cumplimiento de los plazos que se fijen para la ejecución del Convenio.

h) Resolver los problemas que se susciten en la interpretación y cumplimiento del Convenio.

i) Informar a las partes de los retrasos e incidencias que se puedan presentar durante la ejecución del convenio, proponiendo, en su caso, los reajustes de anualidades necesarios para ajustar las aportaciones económicas al ritmo de ejecución de las obras.

Los miembros de la Comisión, o personas en quién deleguen, se reunirán al menos con una periodicidad semestral, adoptándose los acuerdos que procedan por unanimidad de los mismos.

La Comisión se reunirá periódicamente, cuando lo requieran los asuntos a tratar o lo solicite alguna de las partes.

A dicha Comisión se podrán incorporar, por acuerdo de las partes, técnicos cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos pertinentes de los proyectos y obras, para facilitar a las Administraciones, su toma de decisión.

Las copias de las actas de las reuniones de esta comisión, así como los convenios o informes que se emiten en el desarrollo y ejecución de las funciones asignadas a la comisión, serán remitidas a las direcciones y personas que se indiquen en la primera reunión de constitución de dicha Comisión.

El régimen de funcionamiento de la Comisión se ajustará a lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público o legislación que en adelante le sustituya.

Décima. *Publicidad y señalización.*

En cuantas publicaciones, comunicaciones y difusiones publicitarias se realicen relacionadas con las obras cofinanciadas objeto del presente convenio, se incluirá una referencia a que las mismas han sido financiadas por los firmantes del mismo. Del mismo modo el contratante de las obras instalará un cartel de obra con los logos de las administraciones firmantes de este convenio.

Undécima. *Vigencia y modificación del convenio.*

El presente Convenio se perfecciona con su suscripción, adquiriendo el mismo plena validez y eficacia desde el momento de su publicación en el Boletín Oficial del Estado e inscripción en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, y su vigencia finalizará, salvo acuerdo entre las partes o incumplimiento denunciado del mismo, una vez ejecutadas las actuaciones previstas en el convenio.

El presente Convenio requerirá de la autorización previa del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (artículo 50.2.c), debiendo remitirse al Tribunal de Cuentas dentro de los tres meses siguientes a su suscripción.

Así mismo la vigencia del presente Convenio se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2025¹.

La modificación de los términos del presente Convenio y/o la prórroga de su vigencia requerirán el acuerdo unánime de las partes mediante la suscripción de la correspondiente Modificación.

Duodécima. *Causas de extinción.*

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

- a) Por el transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- b) Por mutuo acuerdo de las partes, del que quede la debida constancia en documento elaborado al efecto.
- c) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del presente convenio.
- d) Por el incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes previo requerimiento fehaciente por cualquiera de las partes que se vean perjudicadas y comunicado a todas las demás y a la Comisión de Seguimiento. Transcurrido el plazo concedido en el requerimiento (en este caso, un mes), si persistiera el incumplimiento, se notificará a todas las partes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio.

La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto. 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 eventual incumplimiento.

- e) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- f) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

En caso de proponerse por alguna de las partes la extinción, por causa distinta a las consignadas en los apartados anteriores, la parte que proponga su extinción deberá comunicar su decisión de no concluir el Convenio al resto de las partes por escrito, así como los motivos a los que obedece dicha decisión.

En caso de extinción por causa diferente a la conclusión de las actuaciones objeto del Convenio, la Comisión de Seguimiento propondrá 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.

Resuelto el Convenio por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo 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.

Decimotercera. *Régimen jurídico y jurisdicción.*

El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo 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 legislación que en adelante le sustituya.

¹ Esta vigencia, que supera el plazo de 4 años establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se establece en base a la interpretación que del artículo 49.1.h) de la LRSP se realizó en el Informe de la Abogacía del Estado y Función Pública 33/2016 (R-906/16), de 9 de diciembre de 2016, del Abogado General del Estado-Director del Servicio Jurídico del Estado, por lo que se considera que el artículo 23 de la Ley 38/2015, de 29 de diciembre, del Sector Ferroviario y los artículos 3 y 4 del Real Decreto 2395/2004 de, 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF, permiten que la duración del convenio referido se extienda hasta 2025.

Las partes acuerdan que las cuestiones que puedan surgir en la interpretación y/o 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 en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Y en prueba de conformidad, se firma el presente documento, en cuatro ejemplares, en el lugar y fecha del encabezamiento.–Por el Ministro de Fomento, José Luis Ábalos Meco.–Por el Presidente del Gobierno de Cantabria, Miguel Ángel Revilla Roiz.–Por la Alcaldesa de Santander, Gema Igual Ortiz.–Por el Presidente de RENFE-Operadora, Isaías Táboas Suárez.–Por la Presidenta de ADIF, Isabel Pardo de Vera Posada.

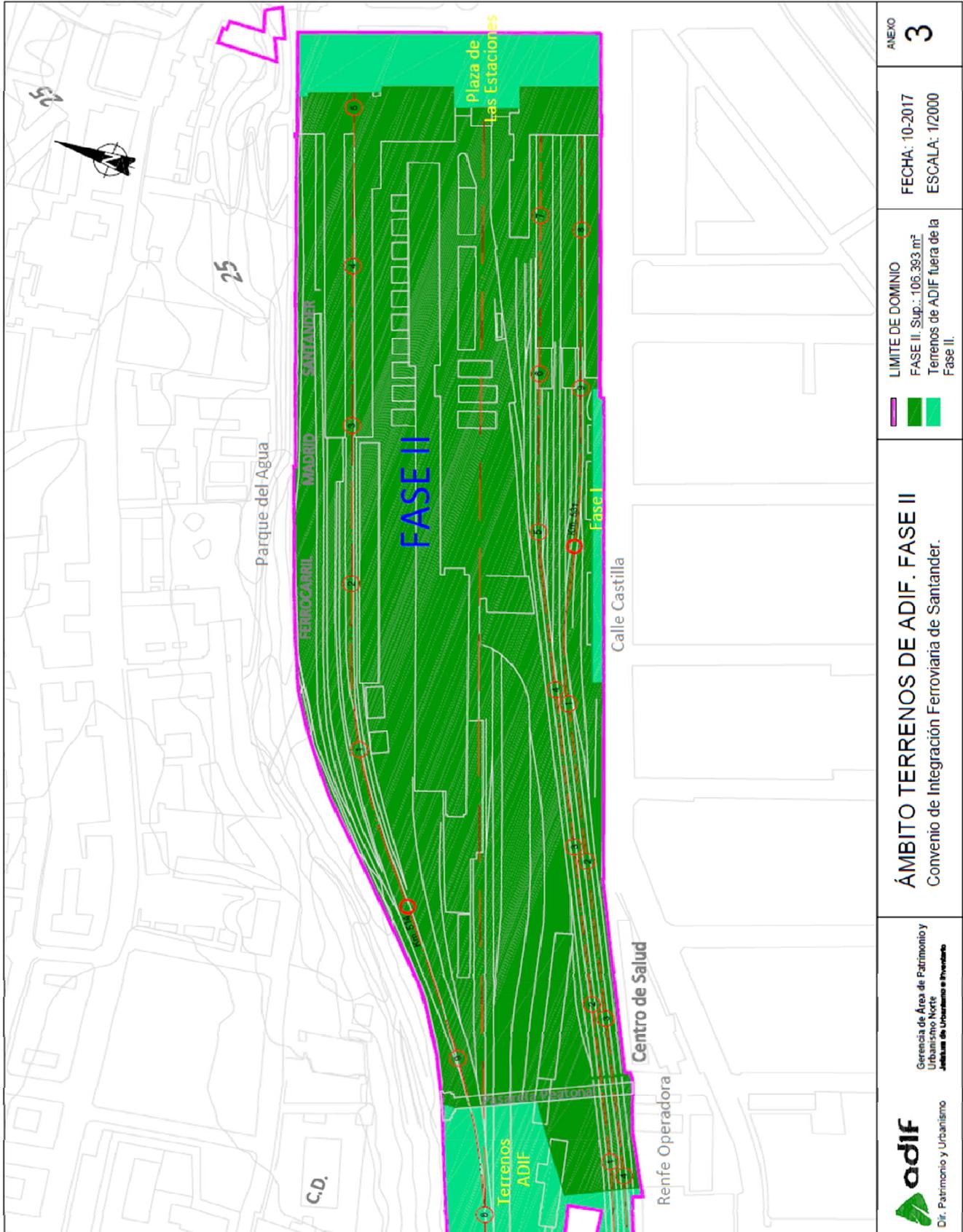
ANEXO I

Cifras en millones de euros (IVA no incluido)

Concepto	Coste	ADIF	Gobierno de Cantabria	Ayuntamiento de Santander
Estudio de viabilidad.				
Remodelación del haz de vías y obras complementarias.				
Desplazamiento del haz de vías.				
Remodelación de la playa de vías de mercancías.	45,36			
Integración de servicios de viajeros en actual edificio.		71,15	–	–
Reposición aparcamiento provisional en fases de obra.				
Adecuación vías ancho ibérico.	22,39			
Reposición aparcamiento actual en superficie 500 plazas.	3,40			
Bypass mercancías.	16,84	16,84		
Total a financiar por ADIF	87,99	87,99		
Urbanización del ámbito.				
Urbanización e instalaciones suelo liberado.				
Urbanización e instalaciones sobre losa.	15,17			
Comunicación vertical y equipamiento.		49,56	29,74	19,82
Terreno en altura mediante Cobertura de vías.		(50%)	(30%)	(20%)
Estructura de cubrimiento.				
Lucernarios.	83,95			
Actuación pasarela existente.				
Total cofinanciado (Adif- Ayuntamiento de Santander- Gobierno de Cantabria)	99,12	49,56	29,74	19,82
Total	187,11	137,55	29,74	19,82

Nota: Costes según estudio viabilidad Ineco. Septiembre 2017, incluidos los costes de redacción de proyecto, dirección de obra y Asistencias Técnicas, estimados en un 11,5% sobre el presupuesto de ejecución material.

ANEXO II



cve: BOE-A-2018-14552
 Verificable en <http://www.boe.es>