

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

**7869** *Resolución de 27 de junio de 2017, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Santander y Renfe-Operadora, para la liberación y transmisión al Ayuntamiento de suelos junto a la calle Castilla en el municipio de Santander.*

Habiendo sido suscrito el pasado 10 de junio de 2017, el Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Santander, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, para la liberación y transmisión al Ayuntamiento de suelos junto a la Calle Castilla en el municipio de Santander y, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 27 junio de 2017.—El Presidente de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Juan Bravo Rivera.

#### ANEXO

**Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Santander, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, para la liberación y transmisión al Ayuntamiento de suelos junto a la calle Castilla en el municipio de Santander**

En Santander, a 10 de junio de 2017.

En presencia del Ministro de Fomento, don Iñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.

#### REUNIDOS

Doña Gema Igual Ortiz, Alcaldesa del Ayuntamiento de Santander.

Don Juan Bravo Rivera, Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Don Juan Alfaro Grande, Presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora.

#### INTERVIENEN

Doña Gema Igual Ortiz, en su condición de Alcaldesa del Ayuntamiento de Santander, que actúa en virtud de las competencias en materia de ordenación, 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 de Acuerdo de la Junta de Gobierno local de fecha....., que aprobó el contenido del presente documento.

Don Juan Bravo Rivera, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que actúa de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

Don Juan Alfaro Grande, 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.

Las partes, en la representación que ostentan, se reconocen recíprocamente capacidad suficiente para el otorgamiento del presente Convenio y en virtud de ello,

## EXPONEN

I. El Ayuntamiento de Santander es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de otras Administraciones Públicas, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

II. 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.

De conformidad con lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario, la titularidad y administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, entre las que se incluyen las estaciones, corresponden a ADIF, a excepción de aquéllas que se encuentren encomendadas a ADIF-Alta Velocidad.

Entre las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad y administración corresponden a ADIF, se encuentran aquéllas que pertenecían a la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) hasta su extinción el 31 de diciembre de 2012, acordada por Real Decreto-ley 20/2012, de 20 de julio.

III. 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.

IV. 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.

Este Estudio Informativo se aprobó provisionalmente y fue sometido a información pública, no habiendo sido aprobado definitivamente todavía.

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.

V. 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 m<sup>2</sup> aproximadamente, y una edificabilidad máxima de 250.000 m<sup>2</sup>, aconsejando no sobrepasar 230.000 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup> y una edificabilidad lucrativa máxima de 50.000 m<sup>2</sup>, si bien dicho límite podría incrementarse mediante la tramitación de una modificación puntual del Plan General.

VI. 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 fue posteriormente modificado por ADIF, contemplándose un incremento de la superficie a liberar del servicio ferroviario, hasta alcanzar aproximadamente los 43.800 m<sup>2</sup>.

VII. El 20 de octubre de 2015, se firmó un Protocolo entre el Ministerio, ADIF y el Ayuntamiento de Santander para el avance en las actuaciones de integración del ferrocarril en esta ciudad, basado en el citado estudio. Se adjunta como anexo número 2 a este Convenio copia del mencionado Protocolo.

En desarrollo del citado Protocolo se plantea una Primera fase consistente en el traslado de las dependencias de ancho métrico ubicadas al inicio de la calle Castilla, con liberación de 1.453 m<sup>2</sup> aproximadamente, y el acondicionamiento de nuevas dependencias para los actuales usos, así como limpieza y urbanización del espacio liberado.

En este Protocolo no fue parte Renfe-Operadora, pero como quiera que esta entidad pública ferroviaria resulta afectada en sus intereses por las obras a acometer para el desarrollo de la Primera Fase, al tener que reubicar a una parte del personal del Grupo, el resto de partes consideran conveniente su incorporación como parte del presente Convenio.

VIII. ADIF es titular de los suelos situados en el recinto de la antigua estación de FEVE (hoy integrada en ADIF, Línea 238 de ADIF), según figura grafiado en el plano que se adjunta como anexo I, y cuya descripción es la siguiente:

Parcela:

Norte: Terrenos titularidad de ADIF.

Sur: Calle Castilla.

Este: Terrenos titularidad de ADIF.

Oeste: Terrenos titularidad de ADIF.

Dentro de dicha parcela se encuentran las siguientes edificaciones:

Loc. Plano	Descripción	N.º plantas	Superficie útil (m <sup>2</sup> )
1	Residencia de vacaciones . . . . .	PB + 1	324
2	Edificio anexo de oficinas . . . . .	PB + 2	600
3	Base de mantenimiento de RAM II.SS. . . . .	PB	245

La parcela descrita tiene actualmente la naturaleza de bien de dominio público ferroviario afecto al servicio ferroviario de interés general.

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,

## ESTIPULACIONES

### Primera. *Objeto.*

El presente Convenio de colaboración tiene por objeto fijar las bases para la colaboración entre el Ayuntamiento de Santander, ADIF y RENFE-Operadora para la liberación de los suelos ferroviarios próximos a la calle Castilla de Santander descritos en el exponendo Séptimo, con una superficie aproximada de 1.453 m<sup>2</sup>, su puesta a disposición del Ayuntamiento y la posterior transmisión a esta Corporación local de aquellos que sean desafectados.

### Segunda. *Objetivos y Actuaciones.*

La modificación del Estudio de optimización de los espacios ferroviarios, mencionado en el exponendo Sexto y actualmente en revisión, contempla en su primera fase el siguiente objetivo:

Traslado de las dependencias de ancho métrico ubicadas al inicio de la calle Castilla y acondicionamiento de nuevas dependencias para los actuales usos, con liberación de 1.453 m<sup>2</sup> pertenecientes al recinto ferroviario de la antigua estación de FEVE (hoy ADIF), así como limpieza y urbanización de dicha superficie liberada para ser puesta a disposición del Ayuntamiento en un primer momento y, posteriormente, para ser transmitida (la que sea finalmente desafectada del servicio ferroviario) al Ayuntamiento de Santander en el marco de la denominada Segunda Fase, y ello para su destino a dotaciones públicas de zonas verdes y espacios libres.

### Tercera. *Compromisos de ADIF.*

3.1 ADIF se compromete a liberar de usos e instalaciones ferroviarias la superficie de terreno de su titularidad descrita en el exponendo Octavo y grafiada en el plano anexo I que se adjunta al presente Convenio, con las particularidades indicadas en el punto 3.3 de la presente estipulación, así como al traslado de las dependencias ubicadas en dichos suelos.

Con este propósito, ADIF se compromete a realizar las siguientes actuaciones:

1) Traslado de los archivos situados en el edificio identificado con el número 1 del plano del anexo I. El archivo localizado en este inmueble se reubicó en almacenes de dependencias de la estación de la Red Convencional. El coste de este traslado es de 2.779,37 euros (IVA incluido).

2) Traslado de las dependencias situadas en el Edificio Anexo de Oficinas (inmueble número 2), cuyo uso actual es de oficina y archivo. Se trata de un edificio de tres plantas (PB+2), con una superficie total de 600 m<sup>2</sup> útiles, en el que se encuentra el personal de Oficinas de la Subdirección de Red de Ancho Métrico (RAM) de ADIF y algunos trabajadores de otras áreas de ADIF, lo que hace un total de 29 personas (incluye un archivo).

Para la reubicación de dichos usos, se procederá al traslado de la actividad al edificio de viajeros de ancho métrico, previo traslado del personal de RENFE-Operadora allí ubicado a una ubicación provisional hasta su destino final en otro inmueble propiedad de esta entidad pública, una vez que sea acondicionado. El coste estimado de acondicionamiento del edificio destino de Renfe-Operadora y el desalojo de sus actuales oficinas es el especificado en la estipulación cuarta.

Una vez realizado el traslado del personal del Grupo RENFE-Operadora, será necesario el reacondicionamiento de las oficinas de la primera planta de la Estación de ADIF- RAM para adaptarlas a la nueva configuración que acogerá el conjunto del personal de oficinas de Santander de la Subdirección de RAM. El coste estimado de la actuación es de 548.487,15 euros (IVA no incluido) para las obras de adaptación de la estación de FEVE; el importe de la redacción del correspondiente proyecto asciende a 11.000 euros (IVA no incluido) (total 559.487,15 euros sin IVA).

3) Traslado y reposición de la Base de Mantenimiento de ADIF (RAM), cuyo uso era de oficina, almacén y base de vehículos situados en un edificio de una sola planta de 245 m<sup>2</sup> útiles. El uso de oficinas del edificio se reubicó en la dependencia análoga de la Subdirección de Operaciones de Red Convencional y el almacén en locales del recinto de la estación.

El coste total de estos traslados es de 34.306,97 euros (IVA incluido), que incluye el reacondicionamiento de dos locales comerciales de ADIF ubicados en la Estación de ADIF de Red Convencional para adaptarlos a los nuevos usos: archivo anteriormente ubicado en el Edificio número 1 y almacén de repuestos y materiales de IISS.

4) En el aparcamiento del Edificio Anexo existen unos pórticos funiculares de catenaria que habrán de ser desplazados de su ubicación actual, así mismo, otras instalaciones y canalizaciones, habrán de ser reubicadas. Por ello, ADIF, igualmente y con el fin de liberar los suelos objeto de este Convenio, realizará las actuaciones necesarias sobre las instalaciones ferroviarias, tales como desplazamiento de postes de catenaria, ejecución y acondicionamiento de un pasillo de evacuación de la vía contigua, desvío de canalizaciones de instalaciones, etc., de forma que quede asegurada la correcta funcionalidad del servicio ferroviario. Su coste estimado es de 40.000 euros (IVA no incluido).

3.2 ADIF, por sus propios medios o a través de terceros, redactará los proyectos técnicos que, en su caso, sean precisos para poder ejecutar las actuaciones mencionadas con la salvedad del correspondiente a la adaptación de las oficinas de RENFE-Operadora en uno de los edificios del antiguo cuartel situado en la parcela de ésta que hace esquina con las calles Castilla y Carlos Haya.

3.3 Una vez realizados los traslados y reposiciones mencionadas en la presente estipulación y liberados los suelos correspondientes, ADIF otorgará provisionalmente una concesión administrativa gratuita sobre los mismos en favor del Ayuntamiento e iniciará el trámite para la declaración de innecesariedad y su posterior desafectación del servicio ferroviario con objeto de la transmisión de los mismos al Ayuntamiento de Santander a título expropiatorio o mediante cualquier otro mecanismo o medio previsto en la legislación urbanística. Dicha transmisión se producirá al mismo tiempo que la correspondiente a los suelos ferroviarios liberados en ejecución de la segunda fase prevista en el Protocolo de 20/10/2015.

Dada la proximidad de los suelos liberados a las infraestructuras ferroviarias que quedarán en servicio, el cerramiento que finalmente se ejecute de los mismos por parte del Ayuntamiento, deberá estar a una distancia de 4,00 m del carril más próximo y para la desafectación y posterior transmisión al Ayuntamiento de dichos suelos, será precisa la tramitación previa de un expediente administrativo de reducción de la zona de dominio público a lo largo de la zona de suelos liberados. De ser aprobada esta reducción hasta el máximo permitido por la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, es decir, dos (2) metros, medidos desde la arista exterior de la explanación (que en este caso se sitúa a 3 metros del carril más próximo), ello tendrá como resultado que el dominio público ferroviario así reducido trascenderá o excederá en 1 metro el citado vallado, situado—como antes se ha indicado— a 4 metros del carril más próximo. Dicha banda de 1,00 metros de anchura desde el cerramiento, se ha representado de forma aproximada en color azul cian en el plano anexo I, no obstante, todo ello estará en función de que la citada reducción pueda ser o no la máxima permitida por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los suelos que finalmente queden afectados por la zona de dominio público ferroviario (no desafectables, por tanto) no podrán ser transmitidos al Ayuntamiento de Santander; no obstante, podrán ser urbanizados y ADIF establecerá también sobre ellos una concesión

administrativa gratuita en favor del Ayuntamiento, que permita su mantenimiento por el mismo, así como su uso por la ciudad, pero sometido a las limitaciones establecidas en el Capítulo III de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

A la vista de lo anteriormente expuesto, la superficie que podrá ser liberada del uso ferroviario y la que pueda ser puesta a disposición y posteriormente transmitida al Ayuntamiento, será fijada y delimitada de forma definitiva una vez se determine de forma precisa sobre el terreno en el replanteo de dichas obras, tomándose las distancias al carril más próximo en la forma descrita anteriormente.

3.4 ADIF anticipará el pago de los costes derivados de las actuaciones contempladas en los puntos 1 a 4 del apartado 3.1 anterior para su posterior repercusión al Ayuntamiento de Santander de conformidad con lo establecido en el Protocolo firmado el 20/10/2015. Las condiciones y términos de esa repercusión se establecen en la estipulación sexta.

3.5 Previa solicitud por parte del Ayuntamiento, ADIF podrá autorizar a esta Corporación municipal para que ejecute a su costa la demolición de los tres locales mencionados en el expositivo 7.º y ello una vez que hayan sido completamente desalojados. Tal demolición podrá ser ejecutada de forma conjunta o de forma autónoma para cada edificación, siempre que se cumplan en este último caso los requerimientos y condiciones establecidas por ADIF.

#### Cuarta. *Compromisos de RENFE-Operadora.*

4.1 Para la reubicación de los usos existentes en el edificio anexo de oficinas de ADIF, la entidad pública RENFE-Operadora procederá previamente al traslado de personal del Grupo que actualmente trabaja en la estación de FEVE a una ubicación provisional hasta su destino final en uno de los edificios del antiguo Cuartel situado en la parcela de ésta que hace esquina con las calles Castilla y Carlos Haya.

A estos efectos se ha estimado que el coste de acondicionamiento para adecuar a normativa el edificio de las antiguas viviendas de oficiales del cuartel de zapadores ferroviarios es de 490.000 euros (IVA no incluido), importe al que ha de añadirse, la estimación con un máximo de 160.000 euros (IVA no incluido), el que suponga para RENFE-Operadora la ubicación temporal del personal a desplazar en tanto que finalicen las obras de acondicionamiento de su edificio.

4.2 RENFE-Operadora, por sus propios medios o a través de terceros, redactará los proyectos técnicos que, en su caso, sean precisos para poder ejecutar las actuaciones mencionadas.

4.3 RENFE-Operadora anticipará el pago de los costes derivados de las actuaciones contempladas en los apartados 4.1 y 4.2 anteriores, costes que soportará el Ayuntamiento de Santander. Las condiciones y términos de esa repercusión de costes se establecen en la estipulación sexta.

#### Quinta. *Compromisos del Ayuntamiento de Santander.*

El Ayuntamiento de Santander reconoce la plena titularidad de ADIF de los terrenos objeto del presente Convenio. Igualmente, el Ayuntamiento renuncia expresamente a exigir a ADIF la previa inscripción registral a su favor de los suelos afectados por el presente Convenio (se encuentra inscrita a nombre del antiguo Ferrocarril del Cantábrico como parte integrante de la concesión de la línea de ferrocarril del Cantábrico en el R.P. número 4 de Santander, Finca 13.329, Libro 211 de Santander, Folio 204, inscripción 4.ª; el patrimonio y demás elementos de ese Ferrocarril fueron rescatados por el Estado en 1972, que los entregó posteriormente a FEVE, y esta entidad se integró en ADIF con efectos 1/1/2013).

Una vez desafectados los suelos citados en la estipulación anterior, se compromete a los siguientes extremos:

El Ayuntamiento obtendrá los suelos descritos en el Expositivo VIII al mismo tiempo que los correspondientes a los suelos ferroviarios liberados en ejecución de la segunda fase prevista en el Protocolo de 20/11/2015. Dicha obtención se producirá mediante el

procedimiento de expropiación forzosa o mediante cualquier otro mecanismo o medio previsto en la legislación urbanística, fijándose el correspondiente justiprecio o precio de común acuerdo con ADIF, que podrá abonarse en efectivo o en especie mediante la entrega de parcelas de valor equivalente (parcelas urbanizadas inscritas en el Registro de la Propiedad). La valoración de los suelos, será realizada, previo encargo, por la Sociedad Estatal de Tasación SEGIPSA. En caso de pagarse ese justiprecio/precio en especie la valoración de la/s parcela/s a entregar se realizará igualmente por SEGIPSA.

La demolición de las edificaciones mencionadas, así como los costes de los traslados, obras de adecuación de oficinas y la reposición de las instalaciones ferroviarias afectadas, serán asumidas por dicho Ayuntamiento.

Asimismo, y una vez que hayan sido puestos a su disposición esos terrenos mediante la mencionada concesión administrativa, el Ayuntamiento de Santander se compromete a ejecutar la urbanización de los suelos liberados del servicio ferroviario de acuerdo al uso pretendido de dotaciones públicas para zonas verdes y espacios libres, así como a la reposición del vallado de separación del recinto ferroviario de dichos suelos, siguiendo las especificaciones que se indiquen por ADIF (cerramiento tipo urbano según norma ADIF).

El Ayuntamiento se compromete a facilitar las gestiones para que se pueda realizar la reubicación de los trabajadores del Grupo Renfe en uno de los edificios del antiguo Cuartel y la obtención de las licencias precisas a este efecto y para la citada reubicación provisional. De igual modo, el Ayuntamiento se compromete a facilitar las gestiones para que se pueda realizar la reubicación de los trabajadores de ADIF en la estación de FEVE.

#### *Sexta. Financiación de las actuaciones.*

En cumplimiento de lo establecido en el Protocolo suscrito con fecha 20 de octubre de 2015, el coste de la ejecución de las actuaciones contempladas en el presente Convenio (reposición y traslado de instalaciones ferroviarias, demoliciones, etc.) 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 direcciones de obra que resulten necesarias, serán 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 objeto del presente Convenio.

En cualquier caso, la operación no podrá 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.

Los importes correspondientes a la financiación de las actuaciones números 1 a 4 serán anticipados por ADIF. Los importes correspondientes a la financiación de las actuaciones contempladas en la estipulación cuarta serán anticipados por RENFE-Operadora y soportados por el Ayuntamiento.

Una vez justificadas por estas entidades públicas ferroviarias la realización del gasto mediante la correspondiente documentación, el Ayuntamiento en el plazo máximo de 6 meses a contar desde la recepción de la documentación justificativa del gasto, procederá a transferir a ADIF y RENFE-Operadora el correspondiente importe, y ello salvo que haga uso de la opción que se regula el párrafo siguiente. El retraso en más de dos meses en ese pago devengará el interés de demora correspondiente al tipo de interés legal vigente.

El Ayuntamiento de Santander podrá optar por abonar esas cantidades 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, cuyo convenio regulador se suscribirá dentro del plazo de vigencia del presente convenio o su posible prórroga. En el caso de acogerse el Ayuntamiento a esta posibilidad el Ayuntamiento deberá notificárselo a ADIF

antes del vencimiento del citado plazo de 6 meses, y 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 presente convenio (4 años prorrogables por otros 4) no se producen esas 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 acuerdan aceptar el resultado de la tasación que a tal efecto realice la Sociedad Estatal de tasación SEGIPSA.

El Ayuntamiento de Santander asumirá las desviaciones que se produzcan entre los presupuestos estimados recogidos en este Convenio y los costes reales de ejecución que tendrán su reflejo en los correspondientes proyectos de liquidación y/o complementarios. Si se produjeran esas desviaciones o costes adicionales se tratará previamente esta cuestión en el seno del grupo de trabajo constituido.

El Ayuntamiento se compromete a la aprobación del crédito presupuestario suficiente y retenido para los fines de este convenio, por los importes estimados en este documento, en los presupuestos del Ayuntamiento.

#### Séptima. *Constitución de un grupo de trabajo.*

Para realizar el seguimiento, vigilancia y control de la ejecución de este Convenio, se constituirá un grupo de trabajo formado por dos miembros de cada una de las partes.

Dicho grupo de trabajo asumirá las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el seguimiento de los trabajos incluidos en este Convenio.
- b) Promover la coordinación necesaria.
- c) Resolver los problemas que se susciten en la interpretación y cumplimiento del Convenio.

Los miembros del grupo de trabajo o personas en quien deleguen se reunirán con una periodicidad de tres meses, levantándose actas de las sesiones y adoptándose los acuerdos que procedan por unanimidad.

Dicho grupo de trabajo será presidido por la representación del Ayuntamiento de Santander.

#### Octava. *Vigencia y extinción.*

La vigencia del presente Convenio se extenderá al periodo comprendido entre la fecha de su firma y la conclusión de las actuaciones en él incluidas, con un plazo no superior a cuatro años. De conformidad con el artículo 49 h) 2.º de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, antes de la finalización del referido plazo, podrá acordarse unánimemente su prórroga, observándose el mismo procedimiento seguido para su autorización, salvo voluntad en contrario manifestada explícitamente por cualquiera de las partes, debiendo, a tal fin, comunicarlo de forma expresa a la otra con una antelación mínima de un mes a la fecha de expiración del Convenio.

El presente Convenio se extinguirá, además por alguna de las siguientes causas:

- a) La imposibilidad sobrevenida de llevar a cabo las actuaciones que constituyen su objeto.
- b) Por mutuo acuerdo de las partes, del que quede la debida constancia en documento elaborado al efecto.

#### Novena. *Régimen de modificación del convenio.*

Cuando las circunstancias lo hagan necesario, se procederá a la modificación del presente Convenio, previo acuerdo de las entidades firmantes, mediante la suscripción del correspondiente documento de modificación.



Décima. *Régimen jurídico y jurisdicción.*

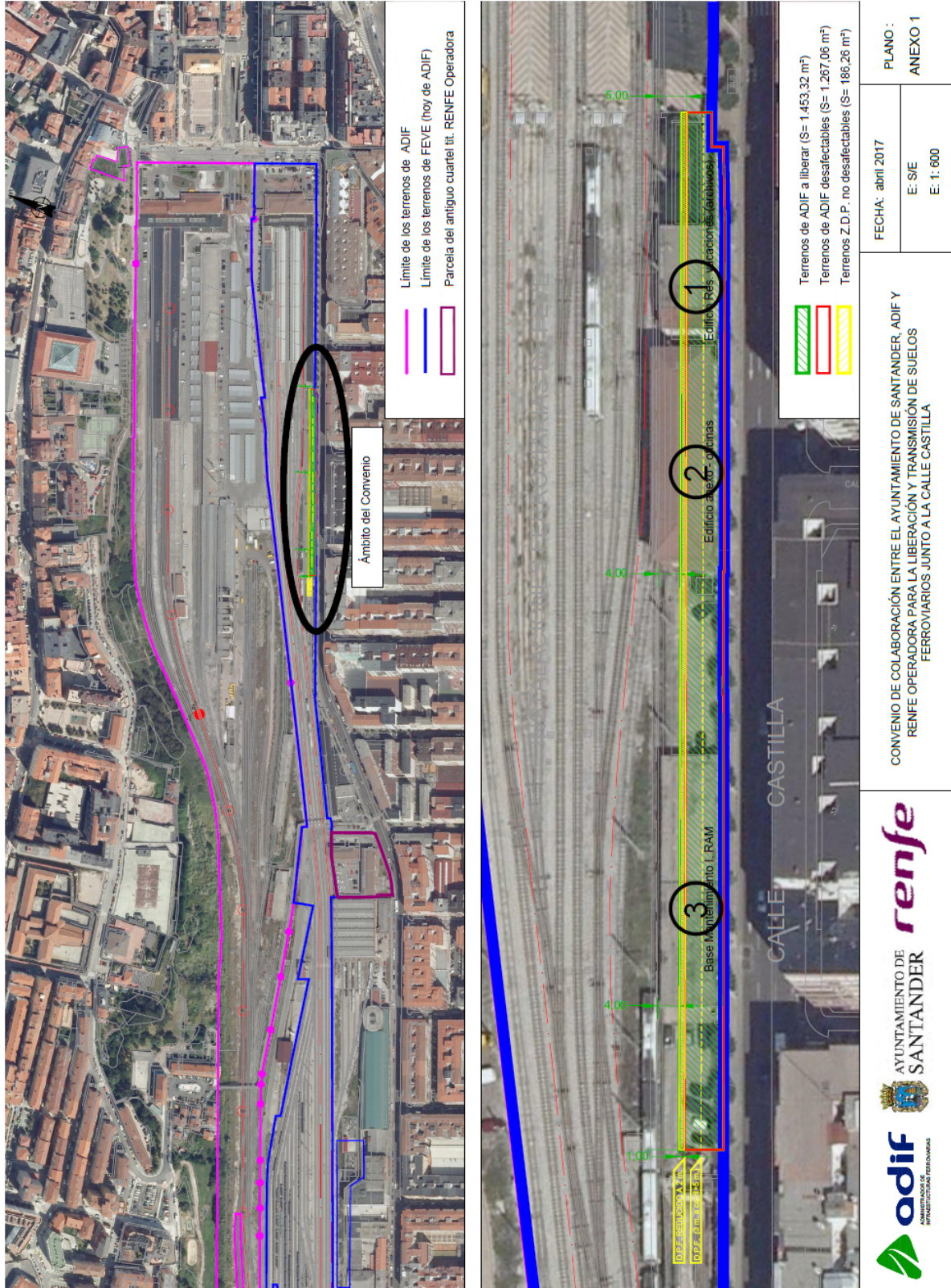
El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo de aplicación, en todo lo no previsto en el mismo, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, o legislación que en adelante le sustituya.

Las partes acuerdan que las cuestiones que puedan surgir en la interpretación y/o cumplimiento del presente Convenio serán dirimidas en el seno del grupo de trabajo que se constituya.

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

Y en prueba de conformidad y a los efectos oportunos, las partes firman el Convenio en cuadruplicado ejemplar, en el lugar y fecha que figuran en su encabezamiento.—El Ministro de Fomento, Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.—La Alcaldesa de Santander, Gema Igual Ortiz.—El Presidente de ADIF, Juan Bravo Rivera.—El Presidente de RENFE-Operadora, Juan Alfaro Grande.

## ANEXO I



## ANEXO 2

### Protocolo 20/10/2015

#### **Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Santander y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para el desarrollo de la integración del ferrocarril en el municipio de Santander**

En Madrid, a 20 de octubre de 2015.

#### REUNIDOS

Doña Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento.  
Don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, Alcalde del Ayuntamiento de Santander.  
Don Gonzalo Ferre Moltó, Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

#### INTERVIENEN

Doña Ana Pastor Julián, en su calidad de Ministra de Fomento, que actúa en función de lo establecido en la Disposición adicional decimotercera de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, en su condición de Alcalde del Ayuntamiento de Santander, que actúa en virtud de las competencias en materia de ordenación, 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 de conformidad con los términos del acuerdo del Pleno Municipal.

Don Gonzalo Ferre Moltó, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que actúa asimismo en función de lo establecido en la Disposición adicional decimotercera de la ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

Las partes, en la representación que ostentan, se reconocen recíprocamente capacidad suficiente para el otorgamiento del presente Protocolo y en virtud de ello,

#### EXPONEN

I. La Administración General del Estado ostenta la competencia exclusiva en materia de obras públicas de interés general y de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, de conformidad con lo previsto en el artículo 149.1, 21.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup>, de la Constitución.

II. El Ayuntamiento de Santander es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de otras Administraciones Públicas, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

III. 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 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, 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.

De conformidad con lo previsto en la disposición adicional primera de la Ley del Sector Ferroviario, la titularidad y administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, entre las que se incluyen las estaciones, corresponden a ADIF, a excepción de aquéllas que se encuentren encomendadas a ADIF-Alta Velocidad.

Entre las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad y administración corresponden a ADIF, se encuentran aquéllas que pertenecían a la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) hasta su extinción el 31 de diciembre de 2012, acordada por Real Decreto-Ley 20/2012, de 20 de julio.

IV. 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.

Dicho Estudio Informativo tenía como objeto principal desarrollar la solución de integración urbana, consistente en la unificación de las líneas ferroviarias de FEVE (actualmente integrada en ADIF) y ADIF en el mismo pasillo ferroviario, permitiendo la futura implantación de las vías de ancho estándar (UIC) para la llegada de la alta velocidad a Santander.

Entre las actuaciones que se contemplaba acometer se encontraban las concernientes al proceso de integración del ferrocarril en la zona de Castilla-Hermida del municipio de Santander, 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.

V. El vigente 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 desarrollará la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad, agrupando las estaciones de ancho ibérico y ancho métrico. El desarrollo de dicha Área será mediante un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) con una superficie de 457.000 m<sup>2</sup> aproximadamente, y una edificabilidad máxima de 250.000 m<sup>2</sup> aconsejando no sobrepasar 230.000 m<sup>2</sup>.

VI. 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 resulta necesario estudiar una nueva solución de integración que y 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 requerirá un nuevo estudio y posibilitará el lanzamiento a corto plazo de las actuaciones, de forma compatible con el desarrollo posterior de la solución definitiva de integración.

VII. 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.

Con este nuevo planteamiento, el primer horizonte a abordar sería la liberación de la franja de infraestructuras cuya ubicación resulta más céntrica en el núcleo urbano del municipio de Santander, en la que se encuentran las instalaciones de viajeros de ancho métrico, que en su día pertenecieron a la hoy extinta FEVE.

Este primer horizonte se desarrollaría en dos fases, consistiendo la primera de ellas en el traslado de las dependencias ferroviarias de la calle Castilla y una segunda fase consistente en la modificación de la playa de vías y de la estación de ancho métrico.

La solución que se propone desarrollar en la segunda fase contempla: el desplazamiento de todas las vías de ancho métrico (5 vías y tres andenes) hacia el Norte junto a las actuales vías de ancho ibérico.

La utilización exclusiva del edificio de Estación de ADIF de ancho ibérico, dejando sin uso el edificio de la estación de red de ancho métrico.

La liberación de suelo a lo largo de la calle Castilla colindante con los terrenos ferroviarios.

Partiendo de esta solución y realizando un rediseño de la misma, con objeto de mejorar la explotación ferroviaria, reducir las situaciones provisionales y aumentar los suelos a liberar, se obtiene la liberación de una superficie global para ambas fases de 43.800 m<sup>2</sup> aproximadamente.

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

#### ESTIPULACIONES

##### Primera. *Objeto.*

El presente Protocolo de colaboración tiene por objeto fijar las bases para el estudio conjunto por el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Santander y ADIF, del primer horizonte de la optimización de los espacios ferroviarios ubicados en el municipio de Santander, de conformidad con las fases establecidas en la estipulación segunda.

##### Segunda. *Alcance del estudio conjunto de la operación.*

El estudio conjunto del primer horizonte para la ejecución progresiva de las actuaciones contempladas en el estudio de optimización de los espacios ferroviarios, mencionado en el expositivo VII, que afectan al municipio de Santander, abarcará las siguientes cuestiones, así como cualquier otra que pueda surgir en el desarrollo del mismo:

Objetivo del primer horizonte y fases que lo integran:

El primer horizonte a fijar para la ejecución progresiva de las actuaciones de optimización de los espacios ferroviarios de Santander tendrá por objetivo la liberación de instalaciones ferroviarias para el uso de viajeros existentes en el municipio de Santander, que se llevará a efecto en dos fases sucesivas:

Primera fase: Traslado de las dependencias de ancho métrico ubicadas al inicio de la calle Castilla, con liberación de 1.800 m<sup>2</sup>, y el acondicionamiento de nuevas dependencias para los actuales usos así como limpieza y urbanización del espacio liberado. Esta fase comprenderá las siguientes actuaciones, que se ejecutarían de forma escalonada:

1. Traslado y demolición del edificio denominado «residencia de vacaciones», cuyo uso actual es el de residencia y archivo. Los actuales usos del edificio se reubicarían en una vivienda en el entorno de la estación.
2. Traslado y demolición del edificio anexo, cuyo uso actual es de oficina y archivo. Para la reubicación de dichos usos, se estudiarían dos alternativas:

Alternativa 1: Traslado de la actividad al edificio de viajeros de ancho métrico, previo traslado del personal de Renfe-Operadora allí ubicado al Edificio Cuartel.

Alternativa 2: Traslado de la actividad a la torre existente entre las estaciones de ancho métrico e ibérico.

3. Traslado y demolición de la base de mantenimiento, cuyo uso actual es de oficina, almacén y base de vehículos. El actual uso del edificio se reubicaría en la dependencia análoga de ancho ibérico.

Segunda fase: Modificación de la playa de vías y estación de ancho métrico, con liberación de 42.000 m<sup>2</sup>, aproximadamente. Esta fase comprende las siguientes actuaciones:

1. Desplazamiento del haz de vías de ancho métrico que acceden a la estación, para ubicarlas junto a las de ancho ibérico. Se prevén cinco 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.

2. Integración de todos los servicios de viajeros en el actual edificio de la estación de ancho ibérico. Habría que realizar una nueva distribución del actual edificio de viajeros de ancho ibérico y de la zona de acceso a andenes para dar servicio asimismo a los viajeros de ancho métrico.

3. Ejecución de un nuevo aparcamiento de aproximadamente 200 plazas contiguo a la estación, para optimizar la liberación de terrenos.

4. Remodelación de las playas de vías de mercancías afectadas por el desplazamiento de la estación de viajeros.

Tramitación de la operación:

Las actuaciones que se realicen en desarrollo del presente Protocolo deberán someterse a la tramitación preceptiva en cada caso.

Costes de la operación:

Será objeto de análisis conjunto el presupuesto de las distintas actuaciones comprendidas en cada una de las fases del primer horizonte, incluyendo la redacción de estudios.

Una vez establecido en el estudio objeto de este Protocolo los importes de dichas fases, será igualmente objeto de análisis la cuantificación del valor de los suelos finalmente susceptibles de ser liberados y de los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a los mismos conforme al planeamiento vigente o a las modificaciones que sean necesarias.

El coste de la ejecución de las actuaciones contempladas en el presente Protocolo (reposición y traslado de instalaciones ferroviarias, demoliciones, etc.) 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 direcciones de obra que resulten necesarias, serán asumidos por el Ayuntamiento de Santander con los aprovechamientos urbanísticos atribuidos a los suelos liberados, articulándose los pagos mediante la suscripción de un Convenio de desarrollo en el que también se determinará la forma y condiciones en que esta corporación municipal adquirirá los suelos de ADIF.

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 objeto del presente Protocolo.

En cualquier caso, la operación no podrá suponer ningún coste para ADIF o RENFE-Operadora.

La ejecución de las obras y la forma de pago concreta de las mismas se integrará igualmente en un Convenio de desarrollo del presente Protocolo, en el que se fijarán los compromisos de las distintas administraciones actuantes.

Cesión de los suelos liberados del uso ferroviario:

Será objeto de estudio la forma más conveniente para llevar a cabo la transmisión al Ayuntamiento de Santander de los suelos liberados del uso ferroviario y fijar la correspondiente contraprestación, con la posibilidad de que el Ayuntamiento adquiriera los mismos por expropiación forzosa.

La transmisión de los terrenos y aprovechamientos por parte de ADIF al Ayuntamiento de Santander, se podrá realizar de forma escalonada y de común acuerdo, una vez se pongan en servicio las nuevas instalaciones ferroviarias que hayan de sustituir a las preexistentes, de forma que quede garantizada en todo momento la correcta prestación del servicio ferroviario y hayan sido ejecutados los accesos ferroviarios necesarios a éstas.

Tercera. *Constitución de un grupo de trabajo.*

Para realizar el seguimiento del objeto de este Protocolo, se constituirá un grupo de trabajo formado por dos miembros de cada una de las partes.

Dicho grupo de trabajo asumirá las siguientes funciones:

- Llevar a cabo el seguimiento de los trabajos incluidos en este Protocolo.
- Promover la coordinación necesaria.
- Resolver los problemas que se susciten en la interpretación y cumplimiento del Protocolo.

Los miembros del grupo de trabajo o personas en quien deleguen se reunirán con una periodicidad de tres meses, levantándose actas de las sesiones y adoptándose los acuerdos que procedan por unanimidad.

Dicho grupo de trabajo será presidido por la representación del Ministerio de Fomento.

Cuarta. *Vigencia y eficacia del Protocolo.*

El presente Protocolo adquiere plena vigencia y eficacia desde el mismo momento de su firma por haber sido aprobado por los órganos de gobierno de las partes firmantes y hasta el total cumplimiento de su objeto.

Quinta. *Desarrollo del Protocolo.*

Una vez redactados los estudios necesarios y definidas las actuaciones a acometer en el ámbito del presente Protocolo, los mismos servirán de base para elaborar los correspondientes Convenios de colaboración que resulten necesarios.

Sexta. *Terminación del Protocolo.*

Serán causas de resolución del Protocolo las siguientes:

La imposibilidad sobrevenida de llevar a cabo las actuaciones que constituyen su objeto.

El mutuo acuerdo entre las partes.

Séptima. *Naturaleza jurídica.*

El presente Protocolo tiene naturaleza jurídico-administrativa.

Y en prueba de conformidad y a los efectos oportunos, las partes firman el protocolo en triplicado ejemplar, en el lugar y fecha que figuran en su encabezamiento.—La Ministra de Fomento, Ana María Pastor Julián.—El Alcalde de Santander, Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.—El Presidente de ADIF, Gonzálo Ferre Moltó.