

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

7716 *Resolución de 6 de julio de 2016, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Convenio con la Generalidad de Cataluña, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para el traspaso a este organismo de determinadas infraestructuras de la Generalidad de Cataluña y su inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General en el marco de la ejecución y explotación del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona.*

El 14 de junio de 2016, previa tramitación reglamentaria, se suscribió el Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalidad de Cataluña, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para el traspaso a ADIF de determinadas infraestructuras de la Generalidad de Cataluña y su inclusión en la red ferroviaria de interés general (RFIG) en el marco de la ejecución y explotación del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona.

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

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

ANEXO

Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalidad de Cataluña, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para el traspaso a ADIF de determinadas infraestructuras de la Generalidad de Cataluña y su inclusión en la red ferroviaria de interés general (RFIG) en el marco de la ejecución y explotación del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona

En Barcelona, a 14 de junio de 2016.

REUNIDOS

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

Don Josep Rull i Andreu, Consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, autorizado para esta firma por acuerdo del Gobierno de la Generalidad de Cataluña de fecha 7 de junio de 2016.

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

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

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

EXPONEN

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

II. Que en el citado Protocolo se contempla una solución para la ejecución del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, consistente en una nueva conexión ferroviaria que partirá del denominado ramal del Llobregat de la Red Ferroviaria de Interés General y se incorporará a la infraestructura ferroviaria existente de FGC, en un tramo que discurre aproximadamente desde el nuevo acceso viario del municipio de Cornellà de Llobregat desde la Ronda Litoral, recientemente puesto en servicio, hasta pasado el puente de acceso a Mercabarna. Tras este último cruce, la nueva conexión se separará para dirigirse por la ribera del nuevo cauce hasta conectar con las instalaciones ferroviarias de la nueva terminal del muelle Prat. La solución incluye también la conexión con la terminal ferroviaria de Can Tunis.

Esta solución dispondrá de vía única de ancho mixto (estándar, ibérico y métrico en el tramo de plataforma de FGC y estándar e ibérico en el resto de tramos), electrificada a 3 kV, con los sistemas de señalización y comunicaciones adecuados a su funcionalidad y satisfaciendo la totalidad de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) que resulten de aplicación para las circulaciones en ancho de vía estándar. Asimismo, la solución incluye la duplicación del acceso y vías de apartado o, en su caso, de expedición-recepción en el tramo de vía que discurre por el nuevo cauce.

A tal fin, para asegurar la continuidad de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG), se adaptará la vía única de FGC a las nuevas condiciones de explotación de uso compartido de la infraestructura por circulaciones de los tres anchos, en los que se podrá operar en un futuro:

Nuevas circulaciones sobre la RFIG en ancho ibérico y estándar europeo para el nuevo acceso hasta la ampliación sur del puerto de Barcelona.

Las circulaciones ya existentes y futuras en ancho métrico de FGC.

La conexión entre la infraestructura del Ramal del Llobregat y el nuevo tramo situado sobre la actual de FGC se realizará mediante una vía intermedia, denominada «vía de eficacia», de ancho mixto (estándar europeo e ibérico) al igual que el Ramal, con una longitud de 1,3 Km, que permitirá el estacionamiento o apartado de un tren mientras otro está realizando un recorrido de paso, apta para trenes de 750 m.

Una vez superada la carretera de acceso a Mercabarna, finalizará el tramo de explotación conjunta, abandonándose los tres anchos. Por un lado, la red de la RFIG continúa mediante una vía de ancho mixto (estándar europeo e ibérico) que se encamina por el nuevo cauce del Llobregat hacia la zona portuaria y el anillo, y por otro lado, se mantiene la vía actual de FGC de ancho métrico.

III. Que, en los artículos 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante Ley del Sector Ferroviario) y 4 y 5 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, se regula la RFIG, definiéndose la misma como aquella que se encuentra integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas

comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

IV. Que el artículo 19 de la Ley del Sector Ferroviario establece que la administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la RFIG es un servicio de interés general y esencial para la comunidad, que habrá de prestarse en la forma prevista en dicha norma y que tiene por objeto el mantenimiento y explotación de dichas infraestructuras, así como la gestión de su sistema de control, de circulación y seguridad.

Asimismo, el artículo 23 de la mencionada Ley establece como una de las funciones de los administradores, la construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la RFIG, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.

Por otra parte, la Disposición adicional primera de la Ley del Sector Ferroviario, atribuye al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) la titularidad y la administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la RFIG, fuera de las zonas de servicios de los puertos de interés general o de las líneas o tramos gestionados en régimen de concesión, conforme a lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013 y en la Orden PRE/2443/2013.

Por su parte, la APB tiene atribuida la administración de la RFIG existente en el puerto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 39 de la mencionada Ley.

V. Que, como ya se ha indicado, la ejecución de la solución recogida en el Protocolo de Colaboración de 4 de septiembre de 2013, descrita en el expositivo II del presente Convenio, supone la ocupación del tramo de la infraestructura ferroviaria de FGC, actualmente competencia de la administración autonómica, por la nueva infraestructura del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona que, al dar acceso a un puerto de interés general, deberá estar integrada en la RFIG y ser administrada por ADIF.

VI. La solución técnica adoptada en el Protocolo al que se refiere el expositivo II del presente Convenio, cuyo objeto es la consecución del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, requiere de su articulación desde el punto de vista jurídico, mediante una fórmula que permita dar cumplimiento a los objetivos fijados, en la forma pactada y de manera acorde con el ordenamiento jurídico de aplicación.

En dicho Protocolo se establecen los principios básicos para la regulación de las siguientes cuestiones:

La utilización del tramo de la infraestructura ferroviaria de FGC, comprendido entre el nuevo acceso viario del municipio de Cornellà de Llobregat desde la Ronda Litoral hasta pasado el puente de acceso a Mercabarna, necesario para la ejecución de la solución contemplada en el Protocolo para el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona.

La financiación de la solución contemplada en el mismo para el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona.

La puesta en servicio, mantenimiento y explotación, del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona.

Asimismo, en dicho Protocolo se prevé que dichos principios básicos habrán de ser desarrollados y concretados en convenios específicos.

Para asegurar la viabilidad y eficacia de la solución prevista para el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, resulta imprescindible la realización de la tramitación administrativa precisa para la transmisión a ADIF del tramo de la infraestructura ferroviaria de FGC comprendido entre el nuevo acceso viario del municipio de Cornellà de Llobregat desde la Ronda Litoral hasta pasado el puente de acceso a Mercabarna y su posterior inclusión en la RFIG.

VII. Que el objeto del presente Convenio es la determinación de las condiciones de la transmisión a ADIF del tramo de la infraestructura ferroviaria de la Generalidad de Cataluña descrito en el expositivo II y VI y su posterior integración en la RFIG, sin perjuicio de los acuerdos a que lleguen ADIF y la APB respecto el resto de la infraestructura que, conjuntamente con la descrita, conformarán el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona.

La solución acordada por las partes, permitirá, por un lado, la disposición por ADIF de los terrenos correspondientes a los efectos de la realización de las obras del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, que quedarán de su titularidad, y, de otro, la posterior administración de la infraestructura resultante.

En este sentido, en la cláusula quinta del Protocolo de Colaboración de 4 de septiembre de 2013, se señala que la administración de las infraestructuras ferroviarias resultantes de las actuaciones previstas en el mismo, se refiere al mantenimiento y la explotación, así como a la gestión de los sistemas de control, de circulación y seguridad.

Asimismo, el mencionado Protocolo prevé la suscripción de otros convenios que completan las consideraciones recogidas en éste, en lo relativo a la financiación de las infraestructuras que formarán parte del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona en su primera fase en vía única, así como en lo relativo a las condiciones concretas de explotación del mismo, una vez entre este en funcionamiento.

VIII. En síntesis, con este Convenio, que desarrolla lo previsto en el Protocolo firmado el 4 de septiembre de 2013, se hace posible la ejecución del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, con la integración en la RFIG del tramo ferroviario aportado y cedido de forma gratuita por la Generalidad.

Consecuentemente, este Convenio incorpora también los mecanismos que han de permitir que se garantice la operativa actual y los tráficos de FGC, en los términos previstos en el Estudio Funcional del complejo ferropuerto del puerto de Barcelona (Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, 2013), posteriormente actualizado mediante la Adenda sobre la influencia en la capacidad del modo de explotación resultante del análisis de riesgos del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona (Ineco, 2015) y el documento nuevo acceso al puerto de Barcelona. Análisis de malla resultante en función de la capacidad disponible (Adif, 2015).

A estos efectos, las administraciones públicas firmantes se comprometen en este Convenio a impulsar aquellas actuaciones que en cada caso resulten necesarias para garantizar los objetivos descritos. En particular, el Ministerio de Fomento se compromete a impulsar las acciones normativas y de cualquier índole, con el objeto de que pueda circular FGC, con su naturaleza actual de entidad de derecho público, en el tramo de la RFIG objeto de la cesión, desde la fecha de su puesta en servicio.

IX. El Gobierno de la Generalidad de Cataluña, en fecha 7 de junio de 2016, ha aprobado la firma de este Convenio.

Que, de conformidad con todo lo anteriormente expuesto, las partes manifiestan su interés en celebrar el presente convenio, con arreglo a las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del convenio.*

Constituye el objeto del presente convenio la regulación de la transmisión gratuita a ADIF, previa realización de los trámites administrativos oportunos, del tramo de la infraestructura ferroviaria de FGC comprendido entre el nuevo acceso viario al municipio de Cornellá de Llobregat desde la Ronda Litoral, hasta pasado el puente de acceso a Mercabarna, para la ejecución de la solución prevista en el Protocolo al que se refiere el expositivo II del presente convenio para el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, y su posterior inclusión en la RFIG.

Dicho tramo de línea férrea es el que aparece delimitado en el plano que se acompaña al presente convenio como anexo.

Segunda. *Fases para la ejecución del convenio.*

- 1) Establecimiento de las condiciones de explotación durante la ejecución de las obras.

Antes de la licitación de las obras del denominado Proyecto n.º 1, para la realización del acceso ferroviario en vía única a través de la plataforma de FGC, desde la conexión con la actual Red Ferroviaria de Interés General hasta el comienzo del anillo ferroviario, y

con el fin de que su ejecución pueda iniciarse en los tiempos previstos y sin demoras, FGC se compromete a informar expresamente el Plan Marco que establece las condiciones de explotación durante las obras del proyecto n.º 1, en el plazo de un mes desde la entrega formal de dicho proyecto. Este Plan Marco garantizará la explotación de los tráficos actuales de FGC durante el transcurso de las obras.

2) Transmisión de la infraestructura.

Asimismo, antes de la licitación de las obras del denominado Proyecto n.º 1, la Generalidad de Cataluña, a través del Departamento de Territorio y Sostenibilidad o bien FGC, transmitirá gratuitamente a la entidad pública empresarial ADIF, el tramo de la infraestructura ferroviaria descrito en la cláusula primera de este convenio.

A tal efecto, las partes suscribirán la correspondiente acta de entrega, en un plazo de un mes desde la firma del presente convenio, en la que se recogerán con precisión los límites del tramo y se establecerá también un plazo máximo para la entrega a ADIF de toda la documentación de inventario relativa a los títulos de adquisición de los terrenos administrados por FGC junto con la correspondiente planimetría. Una vez formalizada la firma de este acta y se haya aprobado el proyecto n.º 1, se procederá de modo inmediato al inicio de los trámites de la licitación de las obras del mencionado proyecto n.º 1.

En caso de que finalmente no se llegaran a ejecutar las obras previstas, se restituirá a FGC, a todos los efectos, la infraestructura ferroviaria objeto de transmisión, dejando el presente convenio de tener vigencia en el momento de la citada restitución.

3) Administración desde la entrega hasta la integración en la RFIG.

Desde la suscripción del acta de entrega hasta que se cumplan las condiciones para la integración del tramo en la RFIG, y con el fin de que sea posible compatibilizar la ejecución de las obras con los tráficos actuales, corresponderá a FGC la administración de la infraestructura cedida.

4) Incorporación del tramo a la RFIG.

El Ministerio de Fomento llevará a cabo los trámites previstos en la Ley del Sector Ferroviario para que el tramo cedido se integre en la RFIG una vez que se hayan completado y estén operativas las obras precisas en el mismo que hagan viable esta integración.

Una vez integrado el tramo en la RFIG, su administración corresponderá a ADIF, en el ejercicio de las competencias que le atribuye la Ley del Sector Ferroviario para la administración de las infraestructuras ferroviarias. La administración de la infraestructura comprenderá su mantenimiento y explotación, así como la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

Como administrador y explotador de las referidas infraestructuras, corresponderá exclusivamente a ADIF fijar los surcos, elaborar los horarios de servicio y adjudicar la capacidad.

5) Utilización por FGC del tramo integrado en la RFIG.

Con el objetivo de promover la cooperación establecida en el artículo 4.6 de la Ley del Sector Ferroviario y sin perjuicio de las competencias descritas en el apartado cuarto de la presente cláusula, ADIF asignará a FGC la capacidad de infraestructura necesaria para el mantenimiento de las condiciones de circulación de los servicios prestados por FGC en los términos similares a los existentes antes de la cesión de la infraestructura ferroviaria, así como sus previsiones futuras de acuerdo a los estudios realizados y al documento nuevo acceso al puerto de Barcelona. Análisis de malla resultante en función de la capacidad disponible, documento que previamente habrá sido informado por FGC en el plazo de un mes desde su entrega formal.

Con ese fin, FGC y ADIF suscribirán un acuerdo marco de los previstos en el artículo 38 de la Ley del Sector Ferroviario o emplearán cualquier otro mecanismo de colaboración previsto por la normativa vigente. En cualquier caso, el acuerdo que se suscriba tendrá en

cuenta los costes de la inversión que se transmite, el de su mantenimiento y, en su caso, los cánones previstos con el fin de que exista un equilibrio global de costes.

Como punto de partida, FGC acepta, con la firma del presente convenio, las condiciones de explotación exigidas por la solución técnica adoptada para la ejecución del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona, que se recogen en el estudio de seguridad en la circulación elaborado al efecto.

Sin perjuicio de lo anterior y de lo que se establezca en los acuerdos específicos que puedan suscribir ADIF y FGC, cuando el nivel de saturación del tramo, aún con la capacidad remanente, obligase a reconsiderar los horarios vigentes de los trenes, ADIF, antes de proceder a la reasignación de la capacidad y surcos, recabará de todas las empresas ferroviarias que en ese momento operen sobre el tramo que ha sido objeto de cesión, incluida FGC, los criterios para una mejor utilización del tramo, de modo que ningún operador resulte lesionado en su política comercial. Todo ello de conformidad con el mantenimiento de la capacidad asignada a FGC indicada en esta cláusula.

Igualmente, y según lo indicado en el expositivo VIII, el Ministerio de Fomento impulsará las acciones necesarias para que los trámites que FGC tenga que realizar para circular en el tramo de la RFIG que ha sido objeto de cesión sean los precisos, de acuerdo al marco normativo entonces vigente.

Tercera. Trabajos para el desarrollo de la solución definitiva (segunda fase) del nuevo acceso sur al Puerto de Barcelona.

Con independencia de los trabajos descritos en la cláusula II, el Ministerio de Fomento se compromete a impulsar los trabajos de la solución definitiva fase del nuevo acceso sur al puerto de Barcelona, cuyo objetivo es la construcción, en una segunda fase, de una segunda vía para dicho acceso, de acuerdo a las siguientes fases de desarrollo:

1) Elaboración y aprobación del Estudio Informativo.

El Ministerio de Fomento redactará y aprobará, de acuerdo con la normativa ambiental y sectorial vigente, el correspondiente Estudio Informativo, que incluirá un análisis completo de capacidad de la totalidad del acceso en el que se considerarán aspectos ligados tanto a la infraestructura proyectada y sus sistemas de señalización y seguridad, como al modelo real de gestión y explotación.

2) Elaboración y aprobación del proyecto constructivo.

El Ministerio de Fomento redactará y aprobará, en su caso a través de ADIF, el correspondiente proyecto constructivo.

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

Cuarta. Comisión de seguimiento y otros grupos de trabajo.

A los efectos de velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por las partes en virtud del presente convenio, se crea una Comisión de Seguimiento del mismo, presidida por el Ministerio de Fomento, que estará formada por dos representantes de cada una de las partes: Ministerio de Fomento, Consejería de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, FGC, ADIF. Asimismo, se invitará a participar en la Comisión de Seguimiento a un representante de Puertos del Estado y a un representante de la Autoridad Portuaria de Barcelona, con voz pero sin voto, cuya opinión será oída por la Comisión y tenida en cuenta en caso de empate en la adopción de acuerdos.

Dicha Comisión llevará a cabo el seguimiento del cumplimiento del Convenio, promoverá la coordinación precisa para llevar a efecto lo previsto en el mismo y resolverá las controversias que pudieran surgir entre las partes en cuanto a su interpretación y cumplimiento.

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

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

Asimismo, será función del mencionado Grupo acordar, en función de la evolución de la demanda, un calendario de ejecución de las obras, con la debida antelación para garantizar su puesta en servicio en el preciso momento en que sea necesaria, que se deban llevar a cabo para garantizar que la capacidad ofertada sea suficiente para atender la demanda de transporte ferroviario generada en el puerto de Barcelona.

Quinta. *Vigencia.*

La eficacia del presente Convenio queda condicionada a la efectiva realización de los trámites administrativos necesarios para llevar a efecto la transmisión a ADIF del tramo de infraestructura ferroviaria objeto del mismo y que se haya procedido a la suscripción del Convenio de financiación de las actuaciones para el impulso y consecución del nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona.

Se restituirá a FGC, a todos los efectos, la infraestructura ferroviaria objeto del presente Convenio, siempre que se ejecute la solución finalmente aprobada en el estudio cuya realización está prevista en la cláusula tercera y que dicha solución permita independizar las circulaciones de ancho métrico sobre la plataforma actual. En caso de ser así, el presente Convenio dejaría de tener vigencia en el momento de la citada restitución.

A tal efecto se devolverá la infraestructura a FGC sin coste, ni cargo alguno, en un plazo de tiempo no superior a un año.

En los mismos términos se procederá en el momento que entre en servicio la solución definitiva del acceso sur del puerto de Barcelona, siempre y cuando esta solución permita independizar las circulaciones de ancho métrico sobre la plataforma actual de FGC.

Sexta. *Resolución por incumplimiento.*

Será causa de resolución el incumplimiento de alguna de las partes, previamente denunciado por la otra parte por medio que cause fehaciencia de su recepción por la parte incumplidora.

En caso de incumplimiento, la parte que no resulte culpable del mismo podrá optar entre exigir a la parte culpable el cumplimiento de las obligaciones que le incumben o la resolución del convenio, con indemnización de los daños y perjuicios sufridos en ambos casos.

Séptima. *Naturaleza jurídica.*

El presente Convenio tiene naturaleza jurídica administrativa.

En caso de controversia sobre la interpretación o aplicación del Convenio, las partes se comprometen a intentar un arreglo amistoso en el seno de la Comisión de Seguimiento del mismo, y, para el caso de no alcanzarse un acuerdo, se someten a la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Y en prueba de conformidad, firman el presente Convenio en cuatro ejemplares, en el lugar y fecha indicados al inicio.—La Ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor Julián.—El Consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, Josep Rull i Andreu.—El Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Gonzalo Ferre Moltó.—El Presidente de la entidad de derecho público Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC), Enric Ticó i Buxadós.

