

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

**11340** *Resolución de 5 de agosto de 2020, de la Autoridad Portuaria de Baleares, por la que se publica el Convenio con el Consejo Insular de Menorca, para la gestión y financiación de la mejora y explotación de la carretera ME-3, y de su conexión con otros viales en la zona de servicio del Puerto de Maó.*

Con fecha 31 de julio de 2020 y previa tramitación del oportuno procedimiento, según lo dispuesto en el artículo 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, se firmó el Convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Consell Insular de Menorca para la gestión y financiación de la mejora y explotación de la carretera ME-3, y de su conexión con otros viales en la zona de servicio del Puerto de Maó.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.1 de la citada Ley, la eficacia del Convenio se condiciona a su inscripción en el Registro electrónico estatal de órganos e instrumentos de cooperación del sector público estatal (REOICO), y a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», por lo que por medio de la presente se acuerda:

La publicación en el BOE del Convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Consell Insular de Menorca para la gestión y financiación de la mejora y explotación de la carretera ME-3, y de su conexión con otros viales en la zona de servicio del Puerto de Maó.

Palma de Mallorca, 5 de agosto de 2020.–El Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares, Joan Gual de Torrella Guasp.

#### ANEXO

#### **Convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Consell Insular de Menorca, para la gestión y financiación de la mejora y explotación de la carretera ME-3, y de su conexión con otros viales en la zona de servicio del Puerto de Maó**

Maó, a 31 de julio de 2020.

#### INTERVIENEN

De una parte, la señora Susana Irene Mora Humbert, en la representación que ostenta, como Presidenta del Consell Insular de Menorca (en adelante CIME), de acuerdo con la atribución que resulta del artículo 9.1 de la Ley 8/2000, de 27 de octubre, de Consejos Insulares, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 34.1 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, habiendo tomado posesión de su cargo en fecha 6 de julio de 2019.

De otra parte, el señor Joan Gual de Torrella Guasp, como Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB), en virtud de nombramiento efectuada por Acuerdo del Consejo de Gobierno de las Islas Baleares, el 17 de julio de 2015 (BOE número 194, de 14 de agosto de 2015 según Orden FOM/1711/2015, de 31 de julio), y facultado para la firma de este Convenio, por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, de fecha 27 de febrero de 2019, modificado por acuerdos del Consejo de Administración de fecha 27 de marzo de 2019, y fecha 23 de octubre de 2019.

Todas las partes comparecientes, en la representación en que intervienen, se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para el otorgamiento de este

Convenio, y a tal efecto, previamente a los diferentes pactos y estipulaciones que más adelante se recogen,

#### MANIFIESTAN

1. Que la carretera Me-3 sufre un incremento de tránsito en relación con la entrada y salida de vehículos y pasajeros (tanto de vehículos pesados, como de turismos y otros vehículos particulares y de transporte de pasajeros por carretera, incluso con peatones que transitan) desde la ciudad hasta la Estación Marítima, Base Naval, la Mola (Ministerio de Defensa), o viceversa, lo cual determina la necesaria actuación sobre esta carretera para dotarla de las proporciones y condiciones necesarias para garantizar la seguridad de la misma, y que es el aspecto que más ha de preocupar.

2. Que esta sobrecarga de la Me-3 es debida al incremento del tráfico de la propia carretera, pero principalmente debida al aumento del tráfico generado por el nuevo vial de acceso al Puerto de Maó (vial Cos Nou), siendo este último un vial que es objeto del «Protocol d'intencions subscrit per l'Autoritat Portuària de Balears i el Consell Insular de Menorca per a conciliar els plantejaments sobre el vial d'accés a la base naval i cós nou des de la carretera de la mola (me-3)» subscrito con fecha 6 de julio de 2017, y no es objeto del presente Convenio.

3. Que a fin de mejorar el trazado de la actual carretera Me-3 y su conexión con los espacios portuarios y a fin de dotarla de las adecuadas condiciones de seguridad, es por lo que se considera necesario proceder a redactar dos proyectos, uno de ellos de competencia de Autoridad Portuaria en la medida que afecta a la zona delimitada como espacio portuario que se desarrolla en dominio público portuario y el otro de competencia del Consell Insular de Menorca en la medida que afecta a lo que es propiamente dicha carretera Me3 de titularidad del Consell.

Los puntos kilométricos y las ubicaciones concretas donde se pretende actuar, mediante el presente Convenio, serían las siguientes:

##### 3.1. Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios hasta el PK 0+000.

Se corresponde con terrenos que están incluidos en el Plan de utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) aprobado por Orden FOM/907/2006, de 14 de marzo, y que forman parte de la zona de servicio del puerto de Maó y del dominio público portuario.

##### 3.2. Mejora de los viales portuarios, zona situada entre el PK 0+000 y PK 0+ 025.

Dichos terrenos se encuentran incluidos dentro de la zona de servicio del puerto propuesta en el antedicho PUEP del año 2006, sin embargo forman parte de la carretera Me-3 cuya titularidad corresponde al Consell Insular de Menorca, y por tanto, están pendientes de su afectación al dominio público portuario, mediante la figura legal que corresponda (mutación demanial, desafectación...).

3.3. Mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+025 y 0+485 del término municipal de Maó que discurrirá a lo largo del dominio público de carreteras y terrenos patrimoniales de distintos titulares (uno de ellos la APB).

De esta forma, el primer proyecto se correspondería con el apartado 3.1; y el segundo proyecto se correspondería con los apartados 3.2 y 3.3.

##### 4. Que a efectos de Autoridad Portuaria se ha de destacar lo siguiente:

Por el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), en su artículo 159 bis (según vigente redacción dada por el artículo 56.4 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, BOE-A-2014-10517, ya añadido por el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio), «se crea el Fondo Financiero de accesibilidad terrestre portuaria, cuyos recursos serán exclusivamente aplicados a la financiación de la construcción de las infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos de interés general del Estado desde el límite vigente de su zona

de servicio hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte abiertas al uso común, así como a la mejora de las redes generales de transporte de uso común a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario». La regulación de dicho Fondo (FFATP) es objeto del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, BOE-A-2015-8337.

De conformidad con el artículo 4.4 del mencionado Real Decreto 707/2015, «los organismos públicos portuarios podrán compensar las aportaciones obligatorias cuyo desembolso sea exigido con los pagos efectuados, así como los previstos en el presupuesto del ejercicio del desembolso de la aportación, una vez deducidas las subvenciones asociadas a los mismos, correspondientes a inversiones y aportaciones patrimoniales en aquellas obras que estén financiadas por el Fondo o, sin estar financiadas por el mismo, cumplan sus requisitos y finalidad, siempre que estén contempladas en el correspondiente presupuesto y hayan sido aprobadas para su compensación por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario». De acuerdo con su artículo 6.4, «la financiación de obras de mejora de las redes de transporte de uso común que hayan sido financiadas por el Fondo o que, sin estar financiadas por el mismo, su compensación haya sido aprobada por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, representará para las Autoridades Portuarias una minoración patrimonial por el importe de la financiación acordado en el correspondiente Convenio. Y, según su artículo 7, los requisitos para acceder a la financiación del Fondo son los siguientes:

1. Las contribuciones económicas de los concesionarios derivadas de las ampliaciones de los plazos concesionales para obras de conexión o mejoras de las redes generales de transporte de uso común previstas en el artículo 82.2, c.2) y en la disposición transitoria décima.1.b) del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se aplicarán por parte de las Autoridades Portuarias previamente a la solicitud de asistencia financiera del Fondo. Solamente cuando no existan contribuciones financieras pendientes de aplicación o no sean suficientes se podrá solicitar financiación proveniente del Fondo.

2. Las actuaciones y proyectos que no tengan viabilidad económica y técnica y aquellas propuestas por organismos públicos portuarios que carezcan de capacidad financiera para pagar los intereses y devolver los préstamos no podrán ser objeto de financiación con cargo al Fondo ni de la compensación que establece el artículo 4.4 de este real decreto. A tal efecto, el organismo proponente aportará el correspondiente estudio de viabilidad, que incluirá un análisis coste-beneficio, teniendo en cuenta las demandas reales y previsibles de interconexión con el puerto y los tráficos reales y previsibles.

3. Para que las actuaciones y proyectos propuestos por las Autoridades Portuarias puedan acceder a dicha financiación deberán contar con informe favorable de Puertos del Estado.

4. Los proyectos a financiar con el Fondo, así como aquellos que permitan la compensación de las aportaciones obligatorias al mismo, se deberán incluir en el Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria o en los presupuestos de Puertos del Estado.»

Que en su última reunión de septiembre de 2019, el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, en funciones de administración del FFATP, ha aprobado el listado vigente de actuaciones que forman parte del citado mecanismo entre las que se incluye la de «Actuaciones de mejora de la carretera de la carretera Me-3 de acceso al Cos Nou (Mahón)» que es objeto del presente Convenio, con un presupuesto de 1.543.000 euros. Posteriormente, en la reunión del Plan de Empresa celebrada a finales del mes de octubre entre los presidentes de Puertos del Estado y de la Autoridad Portuaria de Baleares para la conformación del presupuesto 2020, se ha acordado elevar esta cantidad a 2.000.000 de euros para recoger expropiaciones y otros conceptos financiables no incluidos en el presupuesto vigente (sin IVA en todos los casos, aunque el IVA también será objeto de pago por Autoridad Portuaria). Una vez incorporada al presupuesto de la Autoridad Portuaria, esta cantidad se incluirá en el presupuesto del FFATP.

Que la APB elaboró el preceptivo estudio de viabilidad y rentabilidad económico-financiera de la actuación, que fue informado favorablemente por Puertos del Estado con carácter previo a la aprobación de la actuación por el citado Comité.

Que con anterioridad a los dos proyectos mencionados en la cláusula tercera y que servirán para dotar de la adecuada seguridad a la carretera Me3 y sus conexiones, se redactó un proyecto previo denominado «Millora de la Carretera Me-3 (de Maó a la Mola) del PK 0+000 al PK 1+100 TM de Maó» de septiembre de 2014, que de conformidad con la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluació d'impacte ambiental i avaluació ambiental estratègica, requirió del correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, presentado en Noviembre de 2015, y respecto del cual el Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, en sesión de 5 de mayo de 2016, acordó la no sujeción del mismo a evaluación de impacto ambiental, siempre que se cumpliesen las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental y los condicionantes relacionados en el propio Acuerdo.

Fruto de diversas reuniones mantenidas con el CIME, y advertido que los terrenos correspondientes a los comprendidos entre los PK 0+00 y PK0+025, si bien están dentro de la zona de servicio del puerto descrita en el PUEP, no están aún afectados al dominio público portuario, y por tanto son de titularidad del Consell, se incluyen las actuaciones sobre estos terrenos también dentro del ámbito de acciones a sufragar sobre la carretera Me-3 (y para compensar de las aportaciones al FFATP), excluyéndose de las inversiones complementarias a acometer en el nudo que forma parte del dominio público portuario.

5. Que la APB, consecuente con la problemática que genera el tráfico asociado al nuevo acceso al Cos Nou, y preocupada al igual que el CIME por la seguridad vial, pretende llevar a cabo actuaciones de mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3, así como conveniar con el CIME, titular de la carretera Me-3, la financiación de la mejora y la explotación de los tramos que van desde el pk 0+000 hasta el pk 0+485 de dicha carretera, en base a los antecedentes expuestos.

Por todo esto y, manifestando expresamente la voluntad de llevar a cabo estas tareas, estando de acuerdo las partes que intervienen en este acto, se avienen a firmar este Convenio de acuerdo con las siguientes

## CLÁUSULAS

### Primera. *Objeto del Convenio.*

El objeto de este Convenio es llevar a cabo la ejecución de las obras necesarias para la mejora de la carretera Me-3, tanto en la parte de titularidad del CIME como en la parte afectada al dominio público portuario, de acuerdo con lo señalado en los anteriores antecedentes.

Por tanto, esto implica la ejecución de sendos proyectos de obras que deben encontrarse sin solución de continuidad, dentro del ámbito competencial y territorial de cada una de las partes:

– La APB ejecutará, con cargo a sus presupuestos de inversión, la «Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3» (dentro de la ZSP,); Actuación denominada primer proyecto.

– Al CIME corresponderá, aunque con financiación de la APB, la mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+025 (terrenos dentro de la ZSP del PUEP, pero aún titularidad del CIME, pendientes de incorporar al dominio público portuario y por tanto en este momento del dominio público de la carretera) y 0+025 y 0+485 (dentro del dominio público de la carretera). Actuaciones denominadas segundo proyecto.

Es también objeto del presente Convenio regular las condiciones de la financiación por la APB, compensable a efecto de las aportaciones al Fondo Financiero de accesibilidad

terrestre portuaria, del segundo de los proyectos (el de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485).

Asimismo, el Convenio contemplará las adquisiciones/expropiaciones a realizar tanto por la APB (si fuera preciso) como por el CIME.

Se incluye también en el Convenio la previsión y voluntad de cesión gratuita por la APB al CIME de distintos terrenos patrimoniales para su incorporación al dominio público de la carretera Me-3 y que posibilitará la ejecución de las obras de mejora previstas en el proyecto a ejecutar por el CIME (entre los pks 0+000 y 0+485). Dicha cesión se llevará a cabo a través del procedimiento al efecto de conformidad con lo previsto en la Ley 33/2003 de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

*Segunda. Relación de las obras acordadas. Actuaciones objeto de financiación regulada por este Convenio.*

Las obras acordadas en este Convenio son exclusivamente las señaladas en su cláusula primera, las cuales estarán incorporadas y desarrolladas en los correspondientes proyectos constructivos, siendo la redacción de ambos proyectos financiada por la APB, y que deberán ser tramitados, aprobados y licitados por cada una de las partes, las cuales se comprometen a informar –a través de sus servicios técnicos, y en el plazo máximo de un mes desde su recepción– el proyecto correspondiente a la otra parte en relación al ajuste del mismo a lo acordado en este Convenio.

Cada una de las partes realizará todas las tareas necesarias para llevar a cabo las obras correspondientes a su ámbito competencial y territorial desde el inicio de la actuación (aprobación del proyecto de referencia y solicitud de la ocupación de los terrenos afectados por la expropiación) y posteriormente contratación de la ejecución de obras hasta su conclusión (recepción definitiva de la obra).

Por tanto, y en relación el primer proyecto, que afecta aproximadamente a 120 metros de viales portuarios, y que se financiará por la APB, esta llevará a cabo todos los trámites del procedimiento de contratación y posterior ejecución de las obras, así como el procedimiento para la adquisición y/o expropiación si fuera necesario, de los terrenos afectados.

Del mismo modo, el CIME llevará a cabo todos los procedimientos de contratación y posterior ejecución de las obras, así como el procedimiento para la adquisición y/o expropiación de los terrenos afectados dentro del ámbito correspondiente a su titularidad, es decir, segundo proyecto.

Ambos proyectos serán financiados por la APB, el primero a cargo de su Plan de Inversiones, y el segundo a través de sus presupuestos y de acuerdo con los mecanismos del FFATP (previéndose compensar las aportaciones obligatorias cuyo desembolso sea exigido con los pagos efectuados), previa aprobación de la programación definitiva por su Comité administrador.

Independientemente de su financiación el primer proyecto será licitado y ejecutado por la APB, y el segundo será licitado y ejecutado por el CIME. No obstante lo anterior tanto la APB como el CIME acuerdan que ambos proyectos serán informados por ambas, y se coordinarán en la ejecución de la obra.

De este modo, la APB encargará y costeará la redacción de estos proyectos teniendo en cuenta y sirviendo como base, el proyecto previo denominado Millora de la Carretera Me-3 (de Maó a la Mola) del PK 0+000 al PK 1+100 TM de Maó de septiembre de 2015, y su Estudio de Impacto Ambiental, de noviembre de 2014, que fue el proyecto que se informó por la Comisión de Medio Ambiente.

La APB y el CIME, a través de los procedimientos que corresponda, informarán y/o aprobarán estos proyectos con carácter previo a su ejecución, y se llevará a cabo la tramitación ambiental y administrativa que corresponda a efectos de su aprobación, contratación y ejecución.

En cada uno de estos proyectos se delimitarán las zonas sobre las que se actuará y se definirán todas las obras necesarias para la mejora de los tramos de carretera objeto de este Convenio.

Consecuentemente la APB, de acuerdo con el CIME, encarga la redacción de dos proyectos constructivos para la ejecución de las obras correspondientes a cada uno de los dos tramos considerados: por un lado, el de «Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3» (a ejecutar por la APB dentro del dominio público portuario, con cargo a sus presupuestos de inversión); y, por otro, el de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485 a ejecutar por el CIME, aunque también con financiación de la APB, de acuerdo con su programación presupuestaria y la del FFATP, y que figura con el título de «Mejora de la carretera Me-3 para el acceso al Cos Nou en el puerto de Maó» en el vigente Plan de Inversiones de la APB.

Las mejoras o requisitos funcionales a cumplir por el proyecto de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485 y que habrán de respetarse en todo momento son: en planta, alineaciones circulares de radios iguales o superiores a los que establece la normativa para la velocidad de proyecto de 60 km/h, con la consiguiente eliminación de curvas y contracurvas peligrosas, además de eliminación de giros a la izquierda; en alzado, cumplimiento de parámetros mínimos en acuerdos verticales, con la consiguiente desaparición de cambios de rasante que representan pérdidas de visibilidad; sección tipo transversal de 10 m de anchura mínima de calzada, con 2 carriles de 3,50 m y arcenes de 1,50 m de anchura mínima, y acera para peatones y vehículos no motorizados.

Tercera. *Terrenos afectados. Objeto de las cesiones.*

En relación a los terrenos afectados por los proyectos ya ejecutados o que se ejecutarán en la carretera Me-3, se manifiesta la voluntad de ambas partes en:

– Autoridad Portuaria de Baleares:

1. Primer proyecto:

Nueva rotonda para la mejora de la conexión del inicio de la Me-3 con el resto de viales concurrentes en la ZSP, previos al pk 0,000 de dicha carretera Me-3, que se ejecutará y discurrirá por dicha ZSP (zona de servicio terrestre del Puerto) formando parte del dominio público portuario (conforme la Orden FOM/907/2006 de 14 de marzo).

El presupuesto para las obras sobre esta zona de 375.495,03 euros (IVA excluido), que se ejecutaría y financiaría a cargo de la APB como una actuación contemplada dentro de su Plan de Inversiones integrado en su Plan de Empresa.

2. Segundo proyecto:

Proyecto de mejora de la carretera Me-3 desde el pk 0+000 al pk 0+485, que discurrirá a lo largo del dominio público de carreteras y terrenos patrimoniales de distintos titulares (uno de ellos la APB), con un presupuesto de obras previsto de 2.000.000,00 de euros (IVA excluido), incluyendo expropiaciones, y que se financiaría a cargo de la APB que también se hará cargo del IVA que le sea aplicable, con la minoración correspondiente de su patrimonio (financiación compensable a efectos de las aportaciones al FFATP), pero con la consiguiente mejora del tráfico de portuario de la zona; para este tramo, además, se procederá por la APB a tramitar la cesión gratuita al CIME de los terrenos patrimoniales de su titularidad afectados por las obras y necesarios para ejecutar las mismas y para su posterior explotación. Todo ello conforme prevé el párrafo 2.º del artículo 44.1 del TRLPEMM.

La APB se compromete a tramitar la cesión gratuita al CIME del conjunto de estos terrenos que, siendo patrimoniales de la APB, no forman parte del dominio público portuario y son necesarios para la ejecución de las obras objeto del proyecto (1.492 + 1.474 = 2.966 m<sup>2</sup> aproximadamente).

– El Consell Insular de Menorca:

En relación al proyecto de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485 (segundo proyecto) que se aprobará y ejecutará por el CIME y se financiará por la APB, y

en el que está previsto la afectación de terrenos de diferentes titulares, llevará el CIME a cabo el procedimiento previsto por la Ley de expropiación forzosa para la adquisición de los terrenos afectados por el mencionado proyecto.

Con posterioridad a la ejecución de las obras, el CIME se compromete a la tramitación de la mutación demanial o figura que corresponda, para la afectación al dominio público portuario de los terrenos comprendidos entre el PK 0+00 y PK0+025. La APB garantiza el mantenimiento de estos PK como vial de acceso rodado y de conexión con el resto de la red viaria de uso general.

*Cuarta. Contratación y desarrollo de las obras.*

Todo el proceso de contratación y ejecución de cada una de las dos obras previstas (por un lado, la de «Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3» a ejecutar por la APB, y por otro la de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485 a ejecutar por el CIME con financiación de la APB y cesión por esta de terrenos patrimoniales) se ajustará a la normativa y procedimientos que rigen para cada una de las partes como órganos de contratación.

*Quinta. Financiación por la APB del proyecto de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485, y condiciones de la misma. Control e inspección de las actuaciones financiadas. Régimen de pagos.*

Serán objeto de financiación por la APB, hasta un máximo de 2 millones de euros, más los IVAS correspondientes, los costes correspondientes a la ejecución por el CIME del proyecto de mejora de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485, de acuerdo con la programación contemplada en el Plan de Empresa de la APB y la programación presupuestaria del FFATP vigente en cada momento (la APB solicitará su actualización al objeto de que puedan ejecutarse los compromisos asumidos en el presente Convenio y compensar con estos las aportaciones obligatorias al mismo).

Dentro de estos costes se incluyen los asociados a las posibles expropiaciones y demás costes asociados a la inversión que se ejecuten en el periodo de vigencia del Convenio para la dirección, ejecución, recepción y liquidación de las obras, valoración y fijación de justiprecio de las expropiaciones, así como los de asistencia técnica a la dirección de las obras, la coordinación en materia de seguridad y salud de la obra, la vigilancia ambiental y los relacionados con las valoraciones de los terrenos afectados.

La financiación podrá alcanzar también los supuestos de revisión de precios, así como las actas de precios nuevos o contradictorios, las modificaciones del Contrato de obras y proyectos complementarios con el límite de la cantidad que resulte de la programación y los justiprecios de expropiación (fijados en vía administrativa o contenciosa). Para que estos costes sean financiables deberán haberse generado en el periodo de tiempo comprendido entre la firma del Convenio y el de la liquidación de las obras salvo o sin perjuicio de que también sean objeto de financiación los importes a indemnizar en lo referente a la expropiación que se determinen posteriormente en vía contenciosa.

El presupuesto de ejecución de las obras del proyecto del CIME y resto de actuaciones asociadas a financiar por la APB, incluyendo sus posibles incidencias, no podrá superar la cantidad de 2 millones de euros. No obstante, en caso de que pudieran superarse los 2 millones de euros, ambas partes podrán decidir conjuntamente continuar o resolver este Convenio. En ningún caso serán exigibles a la APB en virtud de este Convenio cantidades adicionales a las expresadas en el mismo.

La APB y el CIME, directamente o a través de un terceros en su nombre y con garantía de confidencialidad, podrán realizar visitas de inspección a las obras, y tendrán acceso a todos los documentos que integrarán el expediente de contratación y de ejecución de las actuaciones financiadas.

Los informes que se emitan como consecuencia de las visitas de inspección de obras se analizarán en el seno de la Comisión de Seguimiento.

Cualquier modificación del Contrato de obras o del presupuesto correspondiente a cualquiera de las actuaciones financiadas por la APB, ha de ser puesta en conocimiento por parte del CIME a la APB, a los efectos de que valide que la modificación contractual no altera los principios pactados en el presente Convenio, así como validar que las modificaciones del proyecto son las estrictamente necesarias para llevar a cabo la construcción de las obras. Con estos fines, el CIME deberá elaborar un informe justificativo de la necesidad de la modificación del Contrato y, cuando la modificación pudiere afectar a los requisitos funcionales tal y como se han definido en el expositivo y en la siguiente cláusula, deberá incluir en dicho informe una valoración de la incidencia que la modificación del Contrato implicará para dichos requisitos funcionales.

El régimen previsto en el párrafo precedente se aplicará a los supuestos de actas de precios nuevos o contradictorios y eventuales proyectos complementarios, así como a la liquidación final de la obra.

Los pagos al CIME se efectuarán por la APB previa presentación por parte del CIME de un certificado, conformado por la entidad o persona designada por el Consell Insular para el seguimiento y ejecución del contrato, y por trimestres vencidos, con el siguiente contenido:

1. Las certificaciones de obra aprobadas durante el periodo en cuestión por la Dirección facultativa, incluyendo sus correspondientes relaciones valoradas, y en base al proyecto licitado con informe favorable de la APB e incluyendo la baja correspondiente de adjudicación.
2. El resto de los costes financiados correspondientes a conceptos que forman parte de la inversión devengados en el periodo en cuestión, en los términos establecidos en esta misma cláusula.
3. Una relación descriptiva del estado de situación y ejecución de las obras en relación con el grado de cumplimiento del programa de trabajo.
4. Además, hará constar cualquier otra circunstancia de la que pueda tener conocimiento con incidencia en la consecución de los requisitos funcionales fijados.

Las cantidades abonadas por la APB en virtud de lo estipulado en este Convenio tendrán la consideración de «a cuenta» hasta que no se reciban y liquiden las obras y resto de actuaciones, momento en el que adquirirán la condición de definitivas.

Las cantidades abonadas por la APB en virtud de lo estipulado en el presente Convenio deberán ser reintegradas a la misma en el supuesto de que no se facilite el acceso viario descrito con los requisitos funcionales acordados en el plazo de dos años a contar desde la fecha de inicio de ejecución de las obras, salvo que concurra causa justificada en la demora.

Una vez se haya recepcionado y liquidado la obra, el CIME remitirá a la APB, un certificado final de intervención con el importe total definitivo de la ejecución de la obra y resto de actuaciones financiadas conformado por la Comisión de Seguimiento. En relación a las expropiaciones y cesiones incluidas en el proyecto, el CIME remitirá certificado de intervención con el importe asumido por esta administración como precio justo de los terrenos afectados y abonado a los propietarios, sin perjuicio de que éstos puedan recurrir el precio justo abonado por el CIME, en otras instancias en cuyo caso el certificado será presentado en cuanto resulte fijada en estas otras instancias la cantidad a abonar como precio justo de las expropiaciones.

*Sexta. Requerimientos funcionales. Explotación, conservación y mantenimiento de las obras.*

Las mejoras o requisitos funcionales del proyecto del CIME a financiar por la APB que habrán de mantenerse en todo momento son: en planta, alineaciones circulares de radios iguales o superiores a los que establece la normativa para la velocidad de proyecto de 60 km/h, con la consiguiente eliminación de curvas y contracurvas peligrosas, además de eliminación de giros a la izquierda; en alzado, cumplimiento de parámetros mínimos en



acuerdos verticales, con la consiguiente desaparición de cambios de rasante que representan pérdidas de visibilidad; sección tipo transversal de 10 m de anchura mínima de calzada, con 2 carriles de 3,50 m y arcenes de 1,50 m de anchura mínima, y acera para peatones.

Las actuaciones de explotación, conservación, mantenimiento corresponderán:

– A la APB en el DPP del Puerto de Maó (ámbito del proyecto de «Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3», incluyendo todos los ramales afectados por la nueva rotonda a ejecutar). La APB pues, en esta zona, se hará cargo de todas las actuaciones necesarias para garantizar permanentemente y en todo momento el buen estado y funcionamiento de este tramo de viario (como del resto del vial de la Colársega, también titularidad de la APB), desde la recepción de las obras de mejora objeto del Convenio, dando continuidad a la red viaria de uso general que confluye en dicho nudo.

En relación a la explotación de estos viales portuarios, por la APB habrán de tomarse todas las medidas oportunas para garantizar en todo momento la circulación, no solo por los viales de vehículos de transporte de mercancía, pasajeros y otros, vinculados a los tráfico y actividades portuarias y otros vehículos que transiten, sino también para dar continuidad a la Me-3 con el resto de la red viaria de uso general que confluye en la rotonda Mahón/ Fornells. Cualquier actuación y/o modificación que por parte de la APB se pretendiere introducir en el vial (que discurre entre el nudo objeto del proyecto 1 y la rotonda Mahon /Fornells, confluencia RM y Me-7 por el límite más occidental de la ZSP) que no garantizara esta continuidad exigirá informe vinculante del CIME.

– Al CIME en el tramo que discurre fuera de la DPP del Puerto de Maó (de los pk 0+000 a pk 0+485 de la carretera Me-3), incluyendo los terrenos que para su incorporación a la misma prevé ceder la APB en virtud de este Convenio. El CIME se hará cargo de todas las actuaciones necesarias para garantizar permanentemente y en todo momento el buen estado y funcionamiento de la carretera, desde la recepción de las obras de mejora objeto del Convenio.

En relación a la explotación de la carretera Me-3 entre los pks 0+000 y 0+485, por el CIME habrán de tomarse todas las medidas oportunas para garantizar en todo momento la circulación por el vial de los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros vinculados a los tráfico y actividades portuarias. Cualquier actuación y/o modificación que por parte del CIME se pretendiere introducir en el vial con afección a la mencionada circulación exigirá informe vinculante de la APB.

*Séptima. Interpretación del Convenio. Controversias y resolución de conflictos. Comisión de seguimiento.*

El presente Convenio tiene naturaleza administrativa.

Para resolver las dudas o lagunas que pudieran producirse serán de aplicación lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del de Régimen Jurídico del Sector Público, en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y en el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, y resto de normativa que pudiera ser aplicable.

Las partes se comprometen a tratar de solucionar de mutuo acuerdo las diferencias que puedan presentarse en aplicación de este Convenio o de los acuerdos específicos que se deriven.

Para ello se constituirá una Comisión de Seguimiento e Interpretación del Convenio, formada por dos representantes de la APB y dos representantes del CIME, a la que se dará conocimiento, para su resolución, de cualquier divergencia, desavenencia o disputa que surja entre las partes. A efectos de su constitución inicial, ambas partes deberán designar a sus respectivos representantes en el plazo de un mes desde esta fecha. En la primera sesión se elegirán entre sus miembros un Presidente y un Secretario.

La Comisión de Seguimiento se reunirá con carácter ordinario con periodicidad trimestral, y en cualquier caso cuando una de las partes lo solicite. De cada reunión se levantará Acta.

La Comisión de Seguimiento tendrá las siguientes funciones:

- Realizar el Seguimiento del desarrollo de lo estipulado en este Convenio.
- Conocer y valorar el avance de ejecución de las obras y actuaciones contempladas.
- Interpretar, en caso de duda, el contenido del Convenio.
- Resolver las discrepancias que puedan surgir en la aplicación del Convenio.
- Analizar los informes derivados de las visitas de inspección de las obras a ejecutar por el CIME y a financiar por la APB.

Cualquiera de las cuestiones litigiosas que puedan surgir entre las partes relativas a la interpretación y ejecución de las obligaciones que se establezcan, y que no hayan sido dirimidas por la Comisión de Seguimiento, serán resueltas por la jurisdicción contenciosa administrativa.

*Octava. Vigencia, modificación, extinción y liquidación del Convenio.*

Este Convenio se regula por lo dispuesto en el artículo 47 y ss. de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público y por tanto, en cuanto a la vigencia se estará a lo establecido en el 49.h) de dicha Ley.

El presente Convenio entrará en vigor y una vez haya sido firmado y autorizado o ratificado por los órganos correspondientes tanto del CIME como de la APB, previa autorización para tal firma que eventualmente emita el Ministerio de Hacienda (artículo 50.2c) LRJSP) y sea publicado en el BOE e inscrito en el Registro Electrónico Estatal de órganos e Instrumentos de Cooperación (REOICO), al que se refiere la Disposición Adicional Séptima de la LRJSP, según el artículo 48.8 de la citada Ley. Asimismo y de acuerdo con lo establecido en el artículo 53 de la LRJSP deberá ser remitido al Tribunal de Cuentas dentro de los tres meses siguientes a su suscripción.

Asimismo podrá ser modificado por acuerdo de las partes, de acuerdo con lo previsto en el apartado g del artículo 49 y en el apartado 2.c del artículo 50 de la LRJSP y se extinguirá por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en cualquier de las causas de resolución previstas en el artículo 51 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En concreto, finalizará en lo relativo a la gestión y financiación por la APB de las obras a ejecutar por el CIME una vez se remitan a la APB los certificados finales acreditativos de la ejecución del proyecto y resto de actuaciones previstas y se liquiden y efectúen todos los pagos, conforme a lo dispuesto en la cláusula quinta de este Convenio, sin que la duración de todo este proceso –desde la entrada en vigor del Convenio por los órganos competentes hasta la recepción de los certificados finales acreditativos y el pago correspondiente– pueda ser superior a cuatro años, salvo por lo que se refiere a los pagos de las expropiaciones que hubieran sido objeto de impugnación, en las que el pago y correspondiente financiación del mismo podrá quedar demorado hasta dos meses después de que se haya determinado vía administrativa o contenciosa el justiprecio.

En cualquier momento antes de la finalización de este plazo máximo previsto, si por circunstancias no previstas se considerara por ambas partes la imposibilidad de llevar a cabo en este periodo los compromisos asumidos (hasta la finalización de las obras a ejecutar con financiación de la APB), estas podrán acordar su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales o su extinción.

Todo ello sin perjuicio de las responsabilidades correspondientes a cada una de las partes, dentro de su ámbito competencial y territorial, en lo en lo concerniente a la explotación, conservación y mantenimiento de la carretera Me-3 y los viales portuarios.

En el caso de incumplimiento de las obligaciones asumidas por parte de alguno de los firmantes, cualquiera de las partes podrá notificar a la otra un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con los compromisos que se consideran incumplidos.

Este requerimiento será comunicado a los responsables de la otra parte de la Comisión de Seguimiento. Si trascurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a la otra parte firmante la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el Convenio.

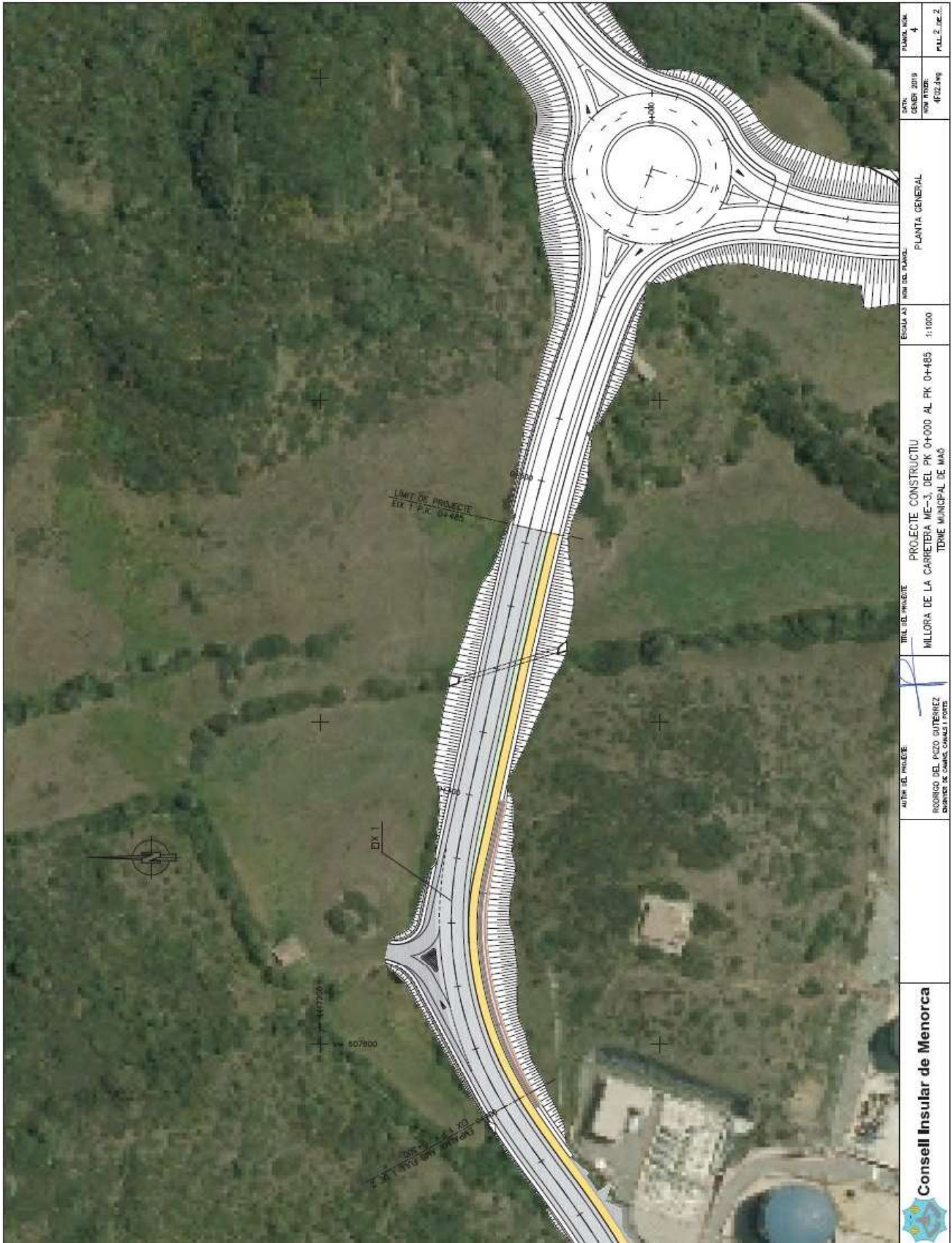
El incumplimiento de las obligaciones del presente Convenio no conlleva ningún tipo de indemnización de las partes, sin perjuicio de lo establecido en el siguiente párrafo.

Asimismo y de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 de la LRJSP el cumplimiento y la resolución del Convenio dará lugar a la liquidación del mismo con el objeto de determinar las obligaciones y compromisos de cada una de las partes, siendo de aplicación lo establecido en el apartado dos del mencionado artículo en la medida que del presente Convenio se derivan compromisos financieros.

Y, estando de acuerdo, en prueba de conformidad con su contenido, las partes lo firman, por triplicado ejemplar y a un solo efecto, en el lugar y la fecha indicados en el encabezamiento.–La Presidenta del Consell Insular de Menorca, Susana Irene Mora Humbert.–El Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares, Joan Gual de Torrella Guasp.







	<b>Consell Insular de Menorca</b>
<b>AUTOR DEL PROJECTE</b> RODRIGO DEL RÍO, GUTIERREZ DOMESTIC DE JUAN, CANALS I FORTE	<b>TÍTOL DE PROJECTE</b> MILLORA DE LA CARRETERA ME-3, DEL PK 0+000 AL PK 0+485 TERME MUNICIPAL DE MAÓ
<b>ESCALA A2</b> 1:1000	<b>NOM DEL PLANOL</b> PLANTA GENERAL
<b>DATA DISENY 2019</b> 1000 PÍXELS 4832x4832	<b>PLANO Nº</b> 4 PELL. 2, PE. 2.

cve: BOE-A-2020-11340  
Verificable en <https://www.boe.es>