

I. COMUNIDAD DE MADRID

D) Anuncios

Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras

O. A. CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

- 5 *CONVENIO de 21 de octubre de 2019, entre la Administración General del Estado, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, para la adaptación del carril izquierdo de la autovía A-2 como carril Bus-VAO, en ambos sentidos.*

En Madrid, a 21 de octubre de 2019.

REUNIDOS

La Administración General del Estado, representada de una parte por el Ministerio de Fomento, y en su nombre, D. Pedro Saura García, Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, en virtud del nombramiento efectuado mediante Real Decreto 511/2018, de 18 de junio, y en el ejercicio de las competencias delegadas en el apartado séptimo.1 de la Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento, ratificada por Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

Y de otra, por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, y en su nombre, D. Pere Navarro Olivella, Presidente del mismo, adscrito al Ministerio del Interior, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 838/2018, de 6 de julio, y que actúa en nombre y representación del Organismo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 482 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid, representado por don Ángel Garrido García, Presidente del Consejo de Administración del Consorcio, cargo para el que fue designado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 10 de septiembre de 2019 (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID del 11 de septiembre de 2019), actuando para la firma de este convenio en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 62 de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación de este Organismo.

El Ayuntamiento de Madrid, representado por don Francisco de Borja Carabante Muntada, Delegado de Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, nombrado por Decreto del Alcalde, de 15 de junio de 2019, en ejercicio de sus competencias de conformidad con lo dispuesto en el Decreto del Alcalde, de 15 de junio de 2019, por el que se establece el número, denominación y competencias de las Áreas en las que se estructura la Administración del Ayuntamiento de Madrid, con facultades suficientes para otorgar el presente acto.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente convenio, en nombre de las Administraciones Públicas que representan y, en conveniencia,

EXPONEN

I. La Autovía A-2 soporta, en el entorno de la capital y los municipios que integran el área metropolitana, una importante congestión circulatoria, provocada por el considerable número de vehículos que la utilizan diariamente, por lo que esta vía se encuentra actualmente al límite de su capacidad en determinadas horas, lo que ocasiona retenciones y atascos que perjudican la velocidad comercial de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, convirtiendo en un reto complicado para las empresas adjudicatarias de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, cuyo itinerario discurre por dicha vía, el cumplimiento del horario establecido.

Este viario es, por tanto, adecuado para analizar y, en su caso, poner en servicio un carril reservado para autobuses de transporte público y vehículos con alta ocupación con el

objetivo de aumentar la velocidad comercial del transporte público y promover el uso sostenible del vehículo privado, cuya experiencia pudiera trasladarse luego a otros viarios.

Por esta razón, el CRTM suscribió el 9 de marzo de 2017 con las asociaciones empresariales de transporte de viajeros un Protocolo General de Actuación relativo a la realización de un proyecto de carril reservado para la circulación de autobuses por la A-2.

II. El Ministerio del Interior, el Ministerio de Fomento, el CRTM y el Ayuntamiento de Madrid consideran que este es un momento adecuado para desarrollar un proyecto centrado en el corredor de la autovía A-2 que consiste en la reserva del carril izquierdo para Bus y VAO en ambos sentidos, mediante gestión en tiempo real basada en los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), por medio de paneles de información variable, baliza luminosa, detectores, cámaras y lectores de matrícula, siendo una solución flexible que se podría trasladar al resto de corredores y que es compatible con las obras de mejora de infraestructura previstas en los accesos a Madrid por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

III. El Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 149.1.21.^a y 24.^a de la Constitución, tiene competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma, correspondiendo al Ministerio de Fomento el ejercicio de las competencias que en la materia le atribuye el artículo 4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, sobre los itinerarios de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Con arreglo al artículo 11 del Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, y el artículo 6.1 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, este Departamento, a través de la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) tiene competencias en la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías, así como en la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios.

A la Jefatura Central de Tráfico, adscrita al Ministerio del Interior a través de la DGT, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 35.2.d) del Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, le compete determinar previo informe vinculante del organismo titular de la carretera los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijar las condiciones de utilización y dar publicidad a la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles.

La DGT, para el ejercicio de las competencias indicadas, dispone de Sistemas Inteligentes del Transporte (ITS) instalados en vías de alta capacidad y carreteras convencionales, de titularidad estatal y autonómica, disponiendo entre otros, del Centro de Gestión del Tráfico ubicado en Madrid cuyo ámbito de actuación incluye la autovía A-2 en sus accesos a Madrid, e igualmente gestiona el carril BUS-VAO de la autovía A-6.

IV. Con arreglo al artículo 26.1.6 y 28.1.13 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, esta tiene atribuidas las competencias sobre el transporte colectivo de viajeros que se desarrolle íntegramente en su ámbito territorial. De conformidad con el artículo 21 de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, este Organismo ejerce las competencias que corresponden a la Comunidad de Madrid.

El transporte por carretera pretende facilitar la movilidad y contribuir a la vertebración territorial el desarrollo económico y la cohesión social de la Comunidad de Madrid, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (artículo 3.1 de la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de la Comunidad de Madrid de ordenación del transporte y la movilidad por carretera); y ello, minimizando el impacto sobre el medio ambiente y buscando el consumo eficiente de recursos (artículo 3.2 de la citada ley). A la Comunidad de Madrid, en materia de transportes, le corresponde el ejercicio de las competencias para facilitar el derecho a la movilidad de los ciudadanos en todo su territorio, y para velar por el correcto funcionamiento de la red de transportes [artículo 5.1.c) y d) de la misma ley]. El artículo 8 de la Ley 5/2009 configura los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera como esenciales, atribuyendo su titularidad a la Comunidad de Madrid cuyas competencias ejerce el CRTM.

Asimismo, la citada Ley 5/2009 dispone en su artículo 5.3 que la Comunidad de Madrid, a través de la Consejería competente en materia de transportes, colaborará con las instituciones afines, tanto estatales como municipales, para lograr una coordinación adecuada de los modos de transporte y la mejora de la movilidad de los ciudadanos.

El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025 sigue las directrices establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y las principales recomendaciones de la Comisión Europea en esta materia; e incorpora los objetivos establecidos en la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, así como los Planes sectoriales vigentes en materia energética derivados de la Estrategia 20-20-20 de la Unión Europea. Con arreglo a estas directrices, el Plan establece objetivos para el sector del transporte en cuanto a la reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero, objetivos vigentes al día de la

En consonancia con ello, entre los grandes objetivos del Plan se encuentra dentro del “Plan de Infraestructuras de Transporte Público” la potenciación de plataformas reservadas, y dentro del “Medio ambiente” la disminución de las externalidades negativas, objetivos estos a los que va dirigido el presente convenio.

V. El Ayuntamiento de Madrid ejerce la titularidad del tramo de la A-2 comprendido entre su origen y el punto kilométrico 5+900 siendo en consecuencia responsable de su conservación y explotación. Tiene entre sus competencias las relativas al medio ambiente urbano, en particular la protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas, las de infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad y las de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad y transporte colectivo urbano, conforme dispone el artículo 25.2.b), d) y g) de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

El Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad tiene competencias ejecutivas, de conformidad con el Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 4 de julio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, en materia de gestión y vigilancia de la movilidad y planificación de la movilidad e infraestructuras del transporte.

El Ayuntamiento de Madrid ha aprobado el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A) como una herramienta dirigida a reducir la contaminación atmosférica, contribuir a la prevención del cambio climático y definir estrategias de adaptación.

La medida 10 del Plan A se titula “Infraestructuras reservadas para el transporte público”. En esta medida se contempla, en las vías radiales de alta capacidad de entrada/salida a Madrid, la implantación de nuevas plataformas reservadas para autobús y vehículos de alta ocupación, medida con la que se pretende aumentar la velocidad comercial del autobús, potenciar el uso de los intercambiadores de transporte y del sistema del transporte colectivo en general, a la vez que conseguir una reducción en la entrada de vehículos privados.

Para llevar a cabo la citada medida, el Plan A establece un marco de colaboración y coordinación con las administraciones con competencias en las vías radiales de alta capacidad de acceso a Madrid para dotar a las entradas a la ciudad de plataformas reservadas (carriles BUS-VAO-ECO).

Con la implantación de esta plataforma reservada se pretende hacer más atractivo el uso del transporte colectivo (se reducirán los tiempos de viaje en horas punta), aumentar la ocupación de los vehículos y disuadir del uso del coche. Se espera un trasvase de viajes en coche con baja ocupación al transporte colectivo y a vehículos de alta ocupación; ello reducirá el número de vehículos que acceden a la ciudad, para una cantidad igual o superior de personas transportadas, contribuyendo a reducir la contaminación atmosférica por persona transportada.

VI. El artículo 19.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, dispone que las posibles aportaciones de otras administraciones para la financiación de actuaciones en materia de carreteras estatales, requiere la firma de un convenio con el Ministerio de Fomento, en el que se reflejen las obligaciones de las partes y la forma y cadencia de las aportaciones.

El artículo 143 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, dispone que las Administraciones cooperarán al servicio del interés general y que la formalización de relaciones de cooperación requerirá la aceptación expresa de las partes, formulada en acuerdos de órganos de cooperación o en convenios.

El artículo 144.2 de la misma Ley dispone que en los convenios y acuerdos en los que se formalice la cooperación se prevean las condiciones y compromisos que asuman las partes que los suscriben.

VII. El 28 de noviembre de 2017 el Ministerio de Fomento, el Ministerio del Interior, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid suscribieron un Protocolo con el objeto de establecer los términos de colaboración para llevar a cabo las actuaciones para la implantación de un carril Bus-VAO en la autovía A-2.

En la cláusula cuarta se prevé la celebración de un convenio a suscribir por las administraciones implicadas en las que se concreten y desarrollen las líneas generales de actuación recogidas en el protocolo.

Y en virtud de todo ello, acuerdan suscribir el presente convenio con arreglo a las siguientes

CLÁUSULAS

Primera

Objeto

El presente convenio tiene por objeto establecer el régimen de colaboración entre la Administración General del Estado, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, para la implantación y puesta en funcionamiento del carril Bus-VAO en ambos sentidos de la autovía A-2, regulando las actuaciones y compromisos, incluidos los financieros, que corresponden a cada una de las partes.

Segunda

Descripción de la actuación a desarrollar

La actuación a desarrollar se recoge en los siguientes proyectos en fase de redacción:

“Mejora de accesibilidad del transporte público de viajeros a Madrid. Adaptación del carril izquierdo de la carretera A-2 como carril Bus-VAO”. Fase I-Clave: 49-M-14700-1.

“Mejora de accesibilidad del transporte público de viajeros a Madrid. Adaptación del carril izquierdo de la carretera A-2 como carril Bus-VAO”. Fase II-Clave: 49-M-14700-2.

“Mejora de accesibilidad del transporte público de viajeros a Madrid. Adaptación del carril izquierdo de la carretera A-2 como carril Bus-VAO”. Fase III-Clave: 49-M-14700-3.

Estos proyectos están siendo redactados en virtud del Protocolo firmado con fecha 28 de noviembre de 2017 (que se adjunta como anexo) para el desarrollo de la actuación objeto del convenio presente.

Las fases I y II se corresponden con el sentido de entrada a Madrid y la fase III con el de salida de Madrid.

En ambos casos, entrada y salida, la solución consiste en reservar para autobuses y VAO el carril izquierdo de la calzada de la autovía A-2, estableciendo en el caso del carril de entrada un número reducido de puntos de embarque para que los autobuses y VAO accedan a dicho carril y se mantengan dentro de él hasta extremo final en Madrid, o en el caso del carril de salida estableciendo unos puntos concretos de embarque y desembarque igualmente para autobuses y VAO.

La adaptación de los carriles izquierdos como carriles Bus-VAO se apoyará principalmente en actuaciones en materia de señalización horizontal y vertical, identificación del carril reservado mediante la colocación de baliza luminosa en la separación del carril central y el izquierdo, Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), señalización, cámaras, aforadores, etc., que es lo que se llama “gestión inteligente de la carretera”.

Por tanto, para el caso del carril de entrada se proyectan los elementos e instalaciones necesarias para la implantación de esta mejora en la accesibilidad desde un primer embarque en el nudo con la M-300, p.k. 23+500 aproximadamente, hasta pasado el enlace de la A-2 con la M-30, p.k. 4+200 aproximadamente.

Con respecto a la implantación de la reserva del carril de salida se proyectan los elementos e instalaciones necesarias para la implantación de esta mejora en la accesibilidad desde un primer embarque en el p.k. 6+100, hasta el p.k. 14+900, aproximadamente, que permita el correcto desembarque para permitir la salida al enlace de la A-2 con la M-115 y la M-45/M-50.

Tercera

Compromisos de licitación y ejecución. Plazo de ejecución

El Ministerio de Fomento aprobará los proyectos, previa conformidad de la Comisión de Seguimiento, licitará y ejecutará, con su aportación y con la aportación establecida en la cláusula cuarta de la Dirección General de Tráfico a través del capítulo 6 de su presupuesto de gasto, las obras con arreglo a la normativa y los procedimientos que le resulten de aplicación.

El plazo previsto para la ejecución de las obras es el establecido en los proyectos.

Con carácter general, las partes se comprometen a establecer en la Comisión de Seguimiento los mecanismos de coordinación y colaboración que resulten oportunos para permitir la aprobación de los proyectos y la correcta ejecución de las obras, que constituyen una actuación única desde el punto de vista funcional.

Cuarta

Presupuesto de la actuación, financiación y aportaciones de las partes

El presupuesto de estas actuaciones es de 13.000.000 euros, que incluye:

- La ejecución de las obras definidas en los proyectos mencionados.
- La asistencia técnica a la dirección de obra en el control y vigilancia de las obras, coordinación en materia de medio ambiente, gestión de residuos y de seguridad y salud.

No se ha detectado en ninguna de las fases la necesidad de expropiaciones ni de adquisiciones de terrenos.

El coste final de la actuación vendrá afectado, en su caso, por las bajas de adjudicación y las incidencias que puedan producirse en el desarrollo del contrato.

La actuación se financiará a partes iguales entre los cuatro firmantes, con la siguiente distribución:

ORGANISMO	IMPORTE (€)
MINISTERIO DE FOMENTO	3.250.000
MINISTERIO DEL INTERIOR	3.250.000
CONSORCIO DE TRANSPORTES DE MADRID	3.250.000
AYUNTAMIENTO DE MADRID	3.250.000
TOTAL	13.000.000

La ejecución de las actuaciones previstas en este convenio se realizará con la siguiente distribución de anualidades:

ANUALIDAD	IMPORTE (€)
2019	100.000
2020	12.900.000
TOTAL	13.000.000

La aportación de las partes a la financiación se realizará como se describe a continuación y que se refleja en la siguiente tabla:

ORGANISMO	APORTACION 2019 (€)	APORTACION 2020 (€)	APORTACION TOTAL (€)
MINISTERIO DE FOMENTO	70.000	3.180.000	3.250.000
MINISTERIO DEL INTERIOR	30.000	3.220.000	3.250.000
CONSORCIO DE TRANSPORTES DE MADRID	1.625.000	1.625.000	3.250.000
AYUNTAMIENTO DE MADRID	1.625.000	1.625.000	3.250.000

En el caso de que la ejecución del contrato se demorara, se podrá modificar la distribución de la anualidad por acuerdo de las partes a través de la suscripción de una adenda al presente convenio.

El Ministerio de Fomento ejecutará las actuaciones a desarrollar que se recogen en la cláusula segunda de este convenio, en todas sus fases. Del total de 13.000.000 euros, financiará 9.750.000 euros con cargo a la aplicación presupuestaria IT38.453B.601 del programa 453B “Creación de infraestructuras de carreteras” de los Presupuestos Generales del Estado, y la Dirección General de Tráfico financiará los 3.250.000 euros restantes con cargo a la aplicación presupuestaria 16.101.132B.601 “Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general”, del Programa 13213 “Seguridad Vial” de los Presupuestos Generales del Estado.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento emitirá las certificaciones correspondientes que serán asignadas proporcionalmente según lo enunciado en los párrafos anteriores al capítulo 6 del programa 45313, de la Dirección General de Carreteras y al capítulo 6 del programa 132B, Seguridad Vial, del presupuesto de la Dirección General de Tráfico.

Por ello, en los meses en los que proceda, la empresa adjudicataria emitirá dos facturas que darán lugar a dos certificaciones, separando la inversión financiada por el Ministerio de Fomento de la financiada por la Dirección General de Tráfico.

El resto de entes participantes en la financiación de las actuaciones convenidas aportarán al Ministerio de Fomento las cantidades recogidas en esta cláusula con cargo a las siguientes aplicaciones presupuestarias:

- Consorcio Regional de Transportes de Madrid: subconcepto 703,00 del Programa 453N de su presupuesto.
- Ayuntamiento de Madrid: subconcepto 720.00 del Programa 134.02 del Presupuesto municipal.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid transferirán mediante ingreso en el Tesoro Público el 50 por ciento de la cantidad prevista, con carácter de “anticipo a cuenta”, en el plazo de los dos primeros meses a partir de la firma del convenio.

Una vez finalizadas las obras y recibidas de conformidad las mismas, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid abonará el resto de la aportación que proceda mediante ingreso en el Tesoro Público, atendiendo para su cuantificación concreta al gasto real ejecutado previa acreditación del mismo, por su parte mediante la oportuna presentación del Certificado expedido por la oficina de contabilidad del Ministerio de Fomento con los importes reconocidos y liquidados de cada contrato así como las fechas de los documentos contables “OK” contabilizados y la fecha en que se liquidaron y pagaron dichas obligaciones. Esta última aportación tendrá como límite el restante 50 por 100, de los figurados 3.250.000 euros para cada una de las partes, que no se abonaron al inicio.

Si el importe total de la actuación excediera del estimado en esta cláusula, la financiación del exceso requerirá nuevo acuerdo entre las partes, previo cumplimiento de los trámites y requisitos que sean exigibles de conformidad con la legislación vigente.

Quinta

Entrega y recepción de las actuaciones

Una vez finalizadas las obras por parte del Ministerio de Fomento, previa conformidad de la Comisión de Seguimiento, se procederá a su recepción por el Ministerio Fomento. Acto seguido, el Ministerio de Fomento se lo comunicará a las otras partes, adjuntando el acta de recepción, con lo que se producirá la entrega de las obras a su titular correspondiente.

Sexta

Obligaciones y facultades del Ministerio de Fomento

Le corresponden al Ministerio de Fomento las siguientes obligaciones:

1. La financiación de las actuaciones de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula cuarta de este convenio.
2. La coordinación de los proyectos de las obras a que hace referencia el punto anterior con la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid.
3. La supervisión de los mencionados proyectos con la colaboración de las partes restantes.
4. La aprobación definitiva de los proyectos de construcción con la previa conformidad de la Comisión de Seguimiento.
5. La contratación de las obras objeto de los proyectos citados.
6. La contratación de la asistencia técnica de apoyo a la Dirección de Obras, para el control y vigilancia de las obras, coordinación de seguridad y salud y coordinación en materia de medio ambiente y gestión de residuos.
7. La Dirección de las obras citadas, con el apoyo técnico, sin menoscabo de las facultades directivas del órgano de contratación, de la Comisión de Seguimiento.
8. La recepción de las obras y su posterior entrega al Ayuntamiento de Madrid y Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior de las instalaciones que sean de su competencia.
9. El mantenimiento y conservación de las instalaciones que sean de titularidad de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Séptima*Obligaciones y facultades del ministerio del interior*

Le corresponderán las siguientes obligaciones:

1. La financiación de las actuaciones de acuerdo con lo dispuesto en este convenio.
2. Determinar la habilitación del tramo correspondiente reservado para vehículos de alta ocupación (VAO), previa solicitud de informe vinculante de los titulares de la carretera.
3. Fijar las condiciones de su utilización y dar publicidad de su habilitación procediendo a su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.
4. Integrar el equipamiento y sistemas ITS incluidos en los proyectos de “Mejora de la accesibilidad del transporte público de viajeros a Madrid. Adaptación del carril izquierdo de la carretera A-2 como carril Bus-VAO”, en ambos sentidos, en el Centro de Gestión de Tráfico de Madrid de la Dirección General de Tráfico para su gestión y explotación en tiempo real durante las 24 horas, los 365 días del año, como se realiza en otros carriles Bus-VAO. En la entrega de dicho equipamiento constará la titularidad de la DGT, incorporándose a su inventario.
5. La DGT asumirá el mantenimiento, conservación y reparación de los equipos ITS, incluidos en los proyectos.
6. Asimismo, la DGT asumirá los gastos de consumo eléctrico de las acometidas, centros de transformación y equipos ITS.
7. La DGT establecerá los medios de vigilancia y proporcionará las directrices de control y denuncia de infracciones a la ley de tráfico y seguridad vial con el objetivo de garantizar el uso correcto del carril izquierdo de la carretera A-2 en los períodos que sea habilitado como carril reservado a vehículos de alta ocupación (VAO)
8. Coordinación con el Ayuntamiento de Madrid en la toma de decisiones de gestión y explotación que afecten al tráfico durante las obras.
9. La DGT y el Ayuntamiento de Madrid deberán formalizar los instrumentos jurídicos y administrativos que sean necesarios para ejercer las competencias sancionadoras.

Octava*Obligaciones y facultades del Consorcio Regional de Transportes de Madrid*

Son las siguientes:

1. La financiación de las actuaciones de acuerdo con lo dispuesto en este convenio.
2. La redacción de los proyectos en colaboración con el resto de partes integrantes de este convenio.
3. La coordinación durante la ejecución de las obras y puesta en funcionamiento del carril Bus-VAO respecto a las afecciones y necesidades al transporte público de viajeros en el corredor de la A-2.
4. Seguimiento y apoyo a la gestión por parte de DGT del carril reservado, en lo que se refiere a las expediciones que podrán circular en cada momento por dicho carril.

Novena*Obligaciones y facultades del Ayuntamiento de Madrid*

Son las siguientes:

1. La financiación de las actuaciones de acuerdo con lo dispuesto en este convenio.
2. Poner a disposición los terrenos precisos para la realización de las obras, libres de cargas y gravámenes, correspondientes a su titularidad del tramo de la A-2 comprendido entre su origen y el punto kilométrico 5,9.
3. Otorgar las autorizaciones que sean precisas para la ejecución de las obras en dicho tramo.
4. El mantenimiento y conservación de las infraestructuras e instalaciones que sean de su titularidad, desde la entrega de las obras.
5. El Ayuntamiento de Madrid y la DGT deberán formalizar los instrumentos jurídicos y administrativos que sean necesarios para ejercer las competencias sancionadoras.

Décima*Comisión de Seguimiento*

Para la debida coordinación y seguimiento de las actuaciones de las distintas Administraciones Públicas intervinientes, así como para propiciar la participación en su ejecución, puesta en servicio y explotación durante el período de vigencia del convenio, se constituirá una Comisión de Seguimiento, compuesta por dos representantes del Ministerio de Fomento, dos

representantes de la Dirección General de Tráfico, dos representantes del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid y dos del Ayuntamiento de Madrid. La presidencia de la Comisión corresponderá a uno de los representantes del Ministerio de Fomento.

Le corresponde a la Comisión de Seguimiento resolver los problemas de interpretación y de cumplimiento de las cláusulas convencionales y las dudas que se presenten a lo largo de la ejecución del convenio; así como informar sobre las incidencias y modificaciones que surjan en la ejecución del proyecto.

La Comisión de Seguimiento se reunirá siempre que una de las partes así lo solicite y en todo caso una vez al mes.

Esta Comisión se ajustará, en cuanto a su funcionamiento y adopción de acuerdos a lo dispuesto en el artículo 15 y siguientes de la Ley 40/2015, de 10 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. La Comisión podrá establecer o completar su propio régimen jurídico de funcionamiento.

En todo caso, la Presidencia de la Comisión no podrá dirimir con su voto los empates y la Secretaría (en su caso) tendrá la consideración de miembro de la Comisión.

La Comisión de Seguimiento tendrá las siguientes funciones:

1. Establecer los objetivos trimestrales (u otro período que se establezca) cuyo cumplimiento y grado de ejecución se evaluará al finalizar cada uno de ellos.
2. Determinar la periodicidad y forma de presentación de los informes.
3. Interpretar, en caso de duda, el contenido del presente convenio, y en consecuencia, proponer las decisiones oportunas acerca de las variaciones o cambios aconsejables para la mejor ejecución de las actuaciones.
4. El seguimiento de la ejecución de las actuaciones contempladas en el convenio.
5. Proponer, si así se considera necesario, el reajuste de las anualidades previstas en la cláusula cuarta del presente convenio.
6. Las demás funciones atribuidas por el presente convenio.

Dentro de los quince días siguientes a la firma del presente convenio las partes se comunicarán mutuamente, y por escrito, el nombre de sus representantes en la Comisión de Seguimiento.

Undécima

Vigencia

El Convenio estará vigente hasta la “puesta en servicio” de la actuación, que se producirá una vez que la Dirección General de Tráfico haya finalizado el período previo de pruebas de explotación del carril reservado y de acomodación al mismo por parte de los usuarios, necesarias en una actuación de estas características por su novedad e impacto y, como máximo, por un plazo de cuatro años desde la fecha en que sea eficaz, una vez inscrito en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal y publicado en el “Boletín Oficial del Estado”.

Las pruebas se realizarán tras la recepción de las obras y su posterior entrega a los titulares de la infraestructura e instalaciones correspondientes.

La Dirección General de Tráfico definirá el alcance de dichas actuaciones, cuya duración y conformidad será determinada por la Comisión de Seguimiento.

La vigencia del convenio podrá prorrogar por un período de hasta cuatro años adicionales, mediante la tramitación de la adenda correspondiente.

Duodécima

Resolución

El convenio quedará extinguido con el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto.

De acuerdo al artículo 51 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, son causas de resolución del convenio:

- a) El transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado prórroga.
- b) El acuerdo unánime de las partes.
- c) El incumplimiento de las obligaciones esenciales asumidas en este convenio por parte de alguno de los firmantes.

En este caso, se notificará por la parte que así lo considere a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en el plazo de 30 días naturales la obligación incumplida. Este requerimiento será comunicado a los miembros de la Comisión prevista en la cláusula DÉCIMA y a las partes firmantes.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa conllevará la indemnización de los perjuicios causados. Dicha indemnización se fijará atendiendo al importe de los daños efectivamente ocasionados.

- d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- e) Por cualquier otra causa prevista en el ordenamiento jurídico.

Terminada la actuación relativa al presente convenio, así como en el caso de su resolución, se estará a lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Décimotercera

Remisión del convenio

A tenor de lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente convenio se enviará al Tribunal de Cuentas y a la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, en el plazo de tres meses siguientes a su suscripción.

Igualmente se comunicará al Tribunal de Cuentas y a la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid las modificaciones, prórrogas o variaciones de plazos, alteración de los importes de los compromisos económicos asumidos, y la extinción del presente convenio.

Décimocuarta

Jurisdicción competente

El presente convenio tiene naturaleza administrativa. Para la resolución de las discrepancias que pudieran derivarse de la interpretación o cumplimiento del mismo, que no hayan sido resueltas por la Comisión de Seguimiento establecida en la cláusula décima, las partes se someterán a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, de conformidad con lo previsto en la Ley 29/1981, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Décimoquinta

Validez y eficacia

Conforme a lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente convenio se perfeccionará por la prestación de consentimiento de las partes y devendrá eficaz una vez inscrito en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, al que se refiere la disposición adicional séptima y publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

En todo caso, cualquier modificación posterior que pudiera acordarse sobre el presente convenio, que requerirá acuerdo unánime de los firmantes de acuerdo a lo recogido en el artículo 490 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberá ser objeto de inscripción en idénticos términos a los previstos en el párrafo anterior, previo cumplimiento de los trámites y requisitos que sean exigibles de conformidad con la legislación vigente.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, los comparecientes firman por cuadruplicado ejemplar y a un solo efecto el presente convenio, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Madrid, a 21 de octubre de 2019.—Por el Ministerio de Fomento: el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, P. D. (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, ratificada por Real Decreto 953/2018, de 27 de julio), Pedro Saura García.—Por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico: el Presidente, Pere Navarro Olivella.—Por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid: el Presidente del Consejo, Ángel Garrido García.—Por el Ayuntamiento de Madrid: el Delegado de Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, Francisco Borja Carabante Muntada.

(03/7.189/21)

