

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

13357 *Resolución de 29 de julio de 2021, de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, por la que se publica el Convenio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Alta Velocidad, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025.*

Con fecha 26 de julio de 2021, se ha suscrito el Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Alta Velocidad, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025.

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre Convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio, que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 29 de julio de 2021.—El Director General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, Casimiro Iglesias Pérez.

ANEXO

Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Alta Velocidad, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025

En Madrid, a 26 de julio de 2021.

REUNIDOS

Doña Raquel Sánchez Jiménez, Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cargo para el que fue nombrada por Real Decreto 552/2021, de 13 de julio, avocando la competencia del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la suscripción de este Convenio establecida en el artículo 62.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Doña Isabel Pardo de Vera Posada, Presidenta de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, cargo para la que fue nombrada mediante Real Decreto 735/2018 de 29 de junio, actuando en nombre y representación de la citada entidad en virtud de las competencias que le atribuye el artículo 23.1 y 23.2.a) y d) del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

Las partes, en la representación que ostentan, se reconocen capacidad para formalizar el presente Convenio y obligarse en los términos del mismo y, a tal efecto,

EXPONEN

I. El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras

medidas urgentes en el orden económico, establece la segregación del Ente Público Empresarial por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras de alta velocidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Según se recoge en el citado Real Decreto-ley, «Con fecha 31 de diciembre de 2013, se creará la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (AGE en lo sucesivo), mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). La actividad no segregada permanecerá en ADIF».

II. De conformidad con los artículos 22 y 23 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o vinculadas o dependientes de otro organismo público adscrito al citado ministerio.

Entre las funciones encomendadas a los administradores de infraestructuras ferroviarias, figuran la construcción de infraestructuras ferroviarias, la administración de las infraestructuras de su titularidad, la aprobación de la Declaración sobre la Red, la adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos, así como la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación. Así mismo, les corresponde llevar a cabo la explotación de los bienes de su titularidad, de aquellos que les sean adscritos y de aquellos cuya gestión se les encomiende, además de la prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

En el ejercicio de sus funciones, los administradores de infraestructuras ferroviarias actuarán con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por sus estatutos y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la seguridad de los usuarios, la eficacia global del sistema ferroviario y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

III. Así mismo, el artículo 25 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, establece en sus primeros apartados:

«1. En el marco de lo establecido en la legislación comunitaria y nacional, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas, en particular respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras, así como también en relación a la magnitud de la infraestructura y a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a nuevas inversiones. Dichas aportaciones tendrán en consideración los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada. Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno podrá acordar que las inversiones que sea necesario acometer puedan realizarse por medios distintos a la financiación estatal directa, a través de los medios de colaboración público-privada establecidos en el ordenamiento jurídico vigente.

2. El Ministerio de Fomento (actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el administrador de infraestructura ferroviaria, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que tendrá carácter vinculante, suscribirán un Convenio, por un período no inferior a cinco años, que incluirá en su objeto las diferentes infraestructuras e instalaciones de servicio que administre y que se ajustará a los principios y parámetros básicos que se indican en el anexo II. El Convenio señalará los objetivos y fines a alcanzar y propondrá la cuantía de las aportaciones a realizar por el

Estado, con arreglo a lo previsto en el apartado anterior. El conjunto de medidas incluidas dentro del Convenio debe garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias. Las condiciones del Convenio y la estructura de los pagos a realizar en virtud del mismo en concepto de financiación al administrador de infraestructuras deberán fijarse para toda la duración del Convenio desde el momento de su suscripción. Previamente a su adopción, el Ministerio de Fomento (actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) remitirá el Convenio a las empresas ferroviarias y resto de candidatos, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen dicho Convenio. El Convenio será publicado en el "Boletín Oficial del Estado" en el plazo de un mes desde su suscripción.

La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del Convenio, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado. El Ministerio de Fomento (actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) realizará el control técnico sobre la ejecución del mismo.

3. Asimismo, se adoptarán por el Gobierno las medidas necesarias para asegurar que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a cinco años, la contabilidad de pérdidas y ganancias de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los ingresos procedentes de los cánones por la utilización de infraestructuras, los ingresos obtenidos por las tarifas por prestación de los servicios complementarios y auxiliares, los excedentes de otras actividades comerciales, los ingresos no reembolsables de origen privado y la financiación estatal incluyendo, en su caso, los anticipos abonados por el Estado, y, por otra, los gastos de infraestructura. En aquellos segmentos en los que el transporte ferroviario sea competitivo con otros modos de transporte, el Gobierno podrá exigir a los administradores de infraestructuras que equilibren sus cuentas sin financiación estatal.

4. En el marco de la política general del Gobierno, y de acuerdo con la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, los administradores generales de infraestructuras deberán aprobar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación.

Dicho programa irá orientado a garantizar un uso, suministro y desarrollo óptimo y eficiente de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para lograr tales objetivos. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, remitirán el borrador del programa al Ministerio de Fomento (actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, de forma previa a su aprobación, con el fin de garantizar que estos actores tengan acceso a la información pertinente que les pudiera concernir y asimismo de que dispongan de la oportunidad de formular alegaciones sobre el contenido del programa de actividad relativo a las condiciones de acceso y utilización de los diferentes servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias, y a la naturaleza, el suministro y el desarrollo de los mismos, antes de su aprobación, así como a la previsión de las actualizaciones de los cánones previstas, de conformidad con el artículo 100.1.

Dicho programa se actualizará anualmente y contendrá todas las actuaciones relacionadas con el establecimiento de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, o cualquier modificación de las mismas desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, previstas para los cinco años siguientes.

5. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptarán las medidas necesarias para garantizar la coherencia entre el Convenio y el programa de actividad respectivamente previstos en los apartados anteriores procediendo, en caso de ser necesario, a reprogramar las inversiones previstas para acomodarlas a la capacidad de financiación existente en cada momento.»

Este Convenio de financiación aparece igualmente recogido en el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

IV. El artículo 34, comprendido en el título IV relativo a Medidas en el Sector Ferroviario del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, en sus apartados 1 y 2 establece:

«1. Las infraestructuras ferroviarias y estaciones que constituyen la red de titularidad del Estado cuya administración ADIF tiene encomendada, pasarán a ser de titularidad de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), a partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto-ley.

Los cambios en la titularidad de los bienes a los que se refiere el párrafo anterior, se efectuarán por el valor que se deduzca del Sistema de Información Contable y de los registros del Ministerio de Fomento (actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

2. Para la administración, reposición o mejora de dichos bienes, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) podrá recibir tanto transferencias corrientes como de capital de los Presupuestos Generales del Estado, y del presupuesto de otras Administraciones Públicas.

El Ministerio de Fomento (actualmente Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) establecerá las directrices básicas que hayan de presidir la administración de la red, señalando los objetivos y fines que se deben alcanzar y los niveles de calidad en la prestación del servicio.

La Intervención General de la Administración del Estado, en el ejercicio de sus funciones de control financiero permanente y conforme a los planes anuales de auditoría, verificará la aplicación de los fondos públicos asignados al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).»

V. Es necesario asegurar un marco financiero estable para ADIF-Alta Velocidad en el período 2021-2025, de forma que pueda llevar a cabo la construcción y administración de su red ferroviaria con las exigidas garantías de calidad y seguridad en la prestación de los servicios, manteniendo una adecuada cobertura financiera al tiempo que realiza las inversiones necesarias durante el citado quinquenio.

ADIF-Alta Velocidad ha definido las líneas estratégicas básicas que regirán su actividad en los próximos años y, en cumplimiento de las funciones que la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, asigna a los administradores de infraestructuras, ha programado las actuaciones que tiene previsto realizar, incluyendo:

1. El mantenimiento, la renovación y la explotación de la infraestructura ferroviaria de su titularidad, así como la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

2. La ejecución de las inversiones, que serán recogidas en el Programa de Actividad, las cuáles se adaptarán para acomodarlas a la capacidad de financiación existente en cada momento.

3. La definición de una estrategia de gestión que asegure una operación eficiente de la red ferroviaria, tanto en lo que se refiere a las decisiones de gasto y generación de ingresos como a la definición y ejecución del Programa de Actividad.

Para llevar a cabo estas actuaciones ADIF-Alta Velocidad podrá utilizar distintas fuentes de financiación, tal y como se detallan en el artículo 26 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en particular:

- Importes de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.
- Otros ingresos derivados de la administración de la red de su titularidad.
- Otros ingresos que obtenga de la explotación de su patrimonio y por la prestación de servicios a terceros.
- Fondos a recibir de la Unión Europea.

– Subvenciones procedentes de Acuerdos o Convenios con comunidades autónomas, corporaciones locales u otros organismos, que estén ligadas con las inversiones ejecutadas.

– Aportaciones económicas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, dentro de las disponibilidades presupuestarias, y que son objeto del presente Convenio.

– Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento.

VI. La estrategia articulada por ADIF-Alta Velocidad, alentada por el impulso que el Gobierno de España mediante la aprobación del «Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030: Hacia una Estrategia Española de Desarrollo Sostenible», busca reforzar el grado de cumplimiento y compromiso de la empresa con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Asimismo, se enmarca dentro de la Agenda del Cambio, que propone una política proactiva y orientada a la sostenibilidad económica, medioambiental y social.

En consecuencia, y de conformidad con cuanto antecede, las partes formalizan el presente Convenio con sujeción a las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Naturaleza y objeto del Convenio.*

El presente Convenio se acuerda al amparo de lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que transpone la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo.

Este Convenio se enmarca así mismo en la política económica general y de transportes del Gobierno y responde a su voluntad de potenciar el modo de transporte ferroviario, favoreciendo la adaptación de los agentes del sector ferroviario a un entorno general crecientemente exigente en términos de eficiencia en la gestión y de mayor apertura a la competencia.

En consonancia con lo señalado en el citado artículo 25 y en el anexo II de la citada Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, este Convenio tiene por objeto principal, lo siguiente:

– Regular las aportaciones económicas de la AGE a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad para el periodo 2021-2025, en concordancia con las prioridades establecidas en la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Estrategia Indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de ADIF-Alta Velocidad y la política común europea de transporte ferroviario.

– Estas aportaciones, responden a las necesidades de financiación de ADIF-Alta Velocidad previstas para el periodo 2021-2025, y se desglosan en tres partidas principales: inversiones financiadas a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR-UE), subvención de explotación para compensación de la reducción tarifaria, y aportaciones patrimoniales para financiar inversiones propias y resto de actividades de la entidad para el cumplimiento de sus funciones.

– Dotar de estabilidad a las aportaciones económicas de la AGE durante el mencionado período 2021-2025, con el fin de garantizar el ejercicio sostenible de las funciones que ADIF-Alta Velocidad tiene atribuidas.

– Definir los compromisos y obligaciones de ADIF-Alta Velocidad, en contraprestación a la contribución de la AGE, en relación al desarrollo y mejora de la red de su titularidad, su administración y el resto de las funciones que ADIF-Alta Velocidad

tiene encomendadas, y que serán consistentes con la operación de una empresa eficiente y bien gestionada.

Segunda. *Ámbito de aplicación y alcance.*

El presente Convenio tendrá como ámbito de aplicación las infraestructuras ferroviarias titularidad de ADIF-Alta Velocidad y sus instalaciones de servicio, que se integran en la Red Ferroviaria de Interés General y que se recogen en la Declaración de Red que resulte de aplicación en cada ejercicio. Comprende todos los aspectos de gestión de la infraestructura, incluido el mantenimiento, la renovación de la infraestructura ya en explotación, así como la construcción de nueva infraestructura y la gestión de las instalaciones de servicio y del resto de los activos requeridos por ADIF-Alta Velocidad en el ejercicio de sus funciones.

En concreto, el alcance del presente Convenio se extiende a:

- Las aportaciones económicas con las que la AGE contribuirá a la financiación de la actividad de ADIF-Alta Velocidad, conforme a los compromisos fijados en el presente Convenio y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.
- Las obligaciones de inversión y estándares de prestación de servicio a las que ADIF-Alta Velocidad se sujeta durante el período 2021-2025, conforme a los compromisos fijados en el presente Convenio.
- Los incentivos para promover el cumplimiento de los objetivos y la optimización de los resultados.
- La definición del marco de seguimiento del Convenio, incluyendo las obligaciones de información por parte de ADIF-Alta Velocidad y el procedimiento para iniciar una nueva propuesta de Convenio quinquenal a la finalización del presente Convenio.
- Los procedimientos a poner en marcha, en caso de incumplimiento de las obligaciones acordadas por alguna de las partes, así como en el caso de circunstancias excepcionales que impidan ejecutar las previsiones del Convenio.

Tercera. *Compromisos y obligaciones de ADIF-Alta Velocidad.*

1. ADIF-Alta Velocidad se compromete a orientar su actividad durante el periodo 2021-2025 conforme a las siguientes prioridades:

- i. Cumplimiento de las obligaciones de realización de actuaciones/inversión y estándares de prestación de servicio a las que se refiere el apartado 2 de esta cláusula.
- ii. Gestión, conservación, mantenimiento y renovación eficientes de la infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio de su titularidad, teniendo en cuenta la situación de la red y las posibles necesidades acumuladas.
- iii. Actualización del sistema de mantenimiento con un enfoque integral y preventivo. Este sistema deberá priorizar sus actuaciones aplicando los criterios de seguridad y de eficiencia y de acuerdo con las necesidades del tráfico previsto y los recursos disponibles.
- iv. Garantizar la coherencia entre los planes de inversión y financiación para la construcción y administración de la red, que se establecerán en el Programa de Actividad de ADIF-Alta Velocidad y el marco de financiación establecido en este Convenio.
- v. Impulso de la interoperabilidad ferroviaria y adaptación a los estándares europeos.
- vi. Determinar las cuantías unitarias de los cánones por uso de la infraestructura y su actualización durante el período de vigencia del Convenio en el marco de las previsiones de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y del Reglamento UE 2015/909, de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

2. ADIF-Alta Velocidad queda sujeto a las siguientes obligaciones:
 - i. Ejecutar, durante el conjunto del período 2021 a 2025, la cuantía total de inversión definida en el cuadro 2.1 del anexo.
 - ii. Optimizar la gestión de la explotación de la administración de la red ferroviaria de su titularidad y los resultados del resto de actividades que la entidad tiene encomendadas, que se definen en los cuadros 5.2 y 5.3 del anexo.
 - iii. Alcanzar los valores objetivo de los indicadores de prestación de servicio recogidos en el cuadro 6 del anexo.
3. Los compromisos y obligaciones de ADIF-Alta Velocidad con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana definidos en el presente Convenio constituirán el eje de su gestión en este periodo y las líneas básicas de la Estrategia de la entidad, recogiendo en su cuadro de mando los indicadores para su seguimiento. Así mismo, se incentivará su cumplimiento, según lo estipulado en la cláusula quinta, al establecerse dentro del Plan de objetivos anual de acuerdo a las metas fijadas en el cuadro 6 del anexo.

Cuarta. Compromisos y obligaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana impulsará todos los procedimientos que permitan cumplir con las obligaciones de ADIF-Alta Velocidad en este Convenio.

2. Para facilitar la ejecución, por parte de ADIF-Alta Velocidad, de todos los compromisos y obligaciones contenidos en este Convenio y contribuir a su financiación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dotará, para cada año del período 2021-2025, las aportaciones de la AGE definidas en el cuadro 3.1 del anexo.

3. Las aportaciones de la AGE definidas en la cláusula primera, responden a las necesidades de financiación previstas para el periodo 2021-2025, que se desglosan en las partidas principales que se describen a continuación y cuyos valores se identifican en el anexo:

a) Actuaciones asociadas al MRR-UE para financiar inversiones en materia de desarrollo y renovación de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, susceptibles de acogerse a este tipo de financiación. Se imputarán a la partida presupuestaria 17.50.20.450A.746 «A ADIF-Alta Velocidad para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia», de los PGE aprobados para el año 2021 o su equivalente en ejercicios posteriores.

b) Aportación patrimonial para financiar inversiones y resto de actividades de la entidad para el cumplimiento de sus funciones. Se imputará a la partida presupuestaria 17.40.453A.871 «ADIF-Alta Velocidad», de los PGE aprobados para el año 2021 o su equivalente en ejercicios posteriores.

La planificación de las actuaciones de inversión de la entidad, incluida la financiada por las aportaciones recogidas en los puntos a) y b), se recogerá en el Programa de Actividad, que se revisará anualmente en función de la evolución de su ejecución adecuándose al marco de financiación establecido en el presente Convenio.

c) Cobertura para la compensación de reducción de cánones. Se imputará a la partida presupuestaria 17.40.453A.444 «ADIF-Alta Velocidad para administración de red», de los PGE aprobados para el año 2021, o su equivalente en ejercicios posteriores.

4. Las aportaciones definidas en el anexo representan el importe máximo del gasto que se asume por la AGE, a través del Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Estas aportaciones se efectuarán con cargo a las aplicaciones presupuestarias indicadas en el apartado 3 de esta cláusula, o las equivalentes que las sustituyan en ejercicios posteriores, con el desglose que se identifica en el cuadro 3.1 del anexo.

En caso de que ADIF-Alta Velocidad obtuviera ingresos excepcionales (derivados de la denominada «Operación Madrid Nuevo Norte» u otros) no recogidos en los cuadros del anexo, su aplicación se examinará por la Comisión de Seguimiento a propuesta de ADIF-Alta Velocidad. En el caso de que estos ingresos fueran superiores al 5 % de los ingresos totales previstos dentro del Resultado Bruto de Explotación recogidos en el cuadro 5.1, excluyendo las subvenciones de explotación, los cobros asociados a los mismos se destinarán a la reducción de las aportaciones del capítulo VIII con cargo a la consignación presupuestaria 17.40.453A.871 «ADIF-Alta Velocidad», de los PGE aprobados para el año 2021 o su equivalente en ejercicios posteriores con la misma periodificación en que ADIF-Alta Velocidad reciba los cobros de dichos ingresos excepcionales. En caso de que dichos cobros se quisieran destinar a otra finalidad distinta de la reducción de aportaciones, y siempre que se superase el citado porcentaje, dicha propuesta deberá ser informada previamente por el Ministerio de Hacienda.

A efectos de esta cláusula se consideran ingresos totales previstos la suma de las siguientes partidas: importe neto de la cifra de negocios, los trabajos realizados por la empresa para su activo y otros ingresos de explotación, excluyendo las subvenciones de explotación, de la Cuenta de Resultados del cuadro 5.1.

Quinta. Plan de incentivos a la Dirección.

Para incentivar e impulsar el cumplimiento de los objetivos del Convenio, ADIF-Alta Velocidad implantará, de manera coordinada con los criterios adoptados para el resto de las entidades dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un Plan de Incentivos a la Dirección que sustituirá al actual plan de retribución variable de los directivos a partir de la fecha de su aprobación. Este Plan ligará, en la medida de lo posible, la retribución variable de la dirección a los objetivos de resultado de explotación, inversión, evolución de la deuda y demás objetivos de prestación de servicio definidos en este Convenio.

La implantación de dicho plan no podrá implicar ningún incremento de gasto respecto al anterior plan de retribución variable más allá de los previstos en la normativa presupuestaria aplicable, ni superar, en su caso, los límites establecidos la normativa sobre retribuciones.

Sexta. Perturbaciones importantes de la explotación, situaciones de emergencia, fuerza mayor y circunstancias fuera del control de ADIF-Alta Velocidad.

Con el fin de atender de forma adecuada a lo establecido en el apartado 1 del artículo 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ADIF-Alta Velocidad elaborará anualmente un informe sobre la aplicación, en su caso, del plan de contingencias durante el ejercicio anterior. Como consecuencia de ello y en función de los resultados, evaluará la necesidad de mejorar o complementar alguno de sus contenidos, de manera que el citado plan se encuentre permanentemente actualizado.

Séptima. Comisión de Seguimiento del Convenio.

Dentro de los dos meses siguientes a la firma de este Convenio se constituirá la Comisión de Seguimiento compuesta por los siguientes vocales:

- Por parte del Ministerio de Hacienda:
 - Un Vocal de la Dirección General de Presupuestos.
- Por parte del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital:
 - Un Vocal de la Dirección General de Política Económica.

- Por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:
 - Un Vocal de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria.
 - Un Vocal de la Dirección General de Programación Económica.
- Por parte de ADIF-Alta Velocidad:
 - Un Vocal de la Dirección General Financiera y de Control de Gestión de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en virtud de la Encomienda de Gestión de ADIF-Alta Velocidad a ADIF de 20 de diciembre de 2019.

Adicionalmente a los cinco vocales anteriores, la presidencia de la comisión recaerá en el Secretario General de Infraestructuras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Cada miembro de la Comisión de Seguimiento designará asimismo un suplente.

La Secretaría de la Comisión de Seguimiento la ejercerá un funcionario de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con voz y sin voto.

Considerando que, de acuerdo con el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE en lo sucesivo) deberá emitir un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del Convenio, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado, podrá asistir a esta Comisión de Seguimiento, un representante de la IGAE, que actuará con voz pero sin voto.

La Comisión asumirá las siguientes funciones:

- a) Revisión y seguimiento de las actuaciones incluidas en el presente Convenio, proponiendo, en su caso, los ajustes o modificaciones que se consideren precisos, así como cualquier medida que redunde en el buen fin del Convenio y favorezca el cumplimiento de los compromisos u obligaciones de las partes.
- b) Llevar a cabo el análisis y seguimiento de la marcha del Convenio, con base en los Informes periódicos a realizar por ADIF-Alta Velocidad u otra información disponible y adoptar las acciones correctoras correspondientes, velando por el cumplimiento de los objetivos fijados. En particular, se vigilará la eficiencia del gasto en la ejecución de las actuaciones previstas en el presente Convenio.
- c) Resolver los problemas de interpretación que se susciten durante la ejecución de este Convenio.
- d) Conocer, y aprobar si procede, las conclusiones de los distintos grupos de trabajo que como consecuencia de este Convenio se hubieran creado.
- e) Aprobar las propuestas anuales de liquidación de las aportaciones económicas y llevar un control sobre el saldo resultante de la actividad anual del ADIF-Alta Velocidad y de las liquidaciones aprobadas.
- f) Aprobar la propuesta de liquidación definitiva del Convenio cuando finalice su periodo de vigencia.
- g) Recoger en un informe de periodicidad anual los resultados principales de gestión del Convenio en cada ejercicio, principalmente con relación al cumplimiento de los objetivos de resultado de explotación, inversión y evolución del endeudamiento.
- h) Velar porque los compromisos de gasto a asumir en los años siguientes a los de vigencia del presente Convenio, en el supuesto de que no exista una disposición normativa que así lo establezca, no sobrepasen los siguientes valores sobre la previsión de ejecución del último año de vigencia del Convenio, según lo recogido en los cuadros 2.1 y 2.2 del anexo: en el ejercicio inmediato siguiente al último de vigencia, el 70 por ciento, en el segundo ejercicio, el 60 por ciento, y en los ejercicios tercero y cuarto, el 50 por ciento. La planificación de las inversiones más allá del periodo de vigencia del Convenio será presentada por ADIF-Alta Velocidad a la comisión para su evaluación.

i) Iniciar la preparación del siguiente Convenio quinquenal. Para ello solicitará que ADIF-Alta Velocidad presente una propuesta justificada sobre las «Aportaciones máximas de la AGE» para el siguiente periodo quinquenal, no más tarde de doce meses antes de la finalización del presente Convenio, y tomará todas las iniciativas necesarias, antes de la aprobación del siguiente Convenio, para evaluar si dicha propuesta se ajusta a las necesidades de los usuarios y cumple con criterios de eficiencia, transparencia y no discriminación. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por su parte, realizará los estudios que sean necesarios para evaluar la propuesta, tanto en sus previsiones de explotación como de inversiones. Estos estudios deberán también identificar aquellos segmentos en los que el transporte ferroviario sea competitivo con otros modos de transporte y no requiera, por tanto, financiación estatal.

j) Aquellas otras que se deriven de este Convenio o las que expresamente se le confieran.

La Comisión de Seguimiento será convocada por su Presidente y se reunirá con una periodicidad al menos semestral, así como cuando lo requieran los asuntos a tratar o lo solicite alguna de las partes.

En caso de que un vocal no pudiera asistir a la reunión, asistirá su suplente.

En los casos de vacante, ausencia, enfermedad o cuando así lo considere oportuno el Presidente de la comisión, la presidencia de la misma será desempeñada por su suplente.

Los acuerdos de la Comisión de Seguimiento se adoptarán por mayoría de los miembros presentes y, para que aquellos sean válidos, será necesario que concurren, al menos, el Presidente, el Secretario y la mitad al menos de sus miembros.

La comisión podrá delegar en una Subcomisión Técnica, designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos que así lo requieran, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos. Asimismo, se podrán constituir grupos de trabajo para desarrollar los aspectos que sean precisos de acuerdo a las indicaciones de la Comisión de Seguimiento o de la Subcomisión Técnica.

Esta Subcomisión Técnica se reunirá con carácter previo a las reuniones de la Comisión de Seguimiento, para analizar técnicamente las liquidaciones y adoptar una decisión provisional acerca del resto de los asuntos que se elevarán a dicha comisión.

En lo no previsto de forma expresa en el Convenio, la Comisión de Seguimiento se regirá por las normas reguladoras de los órganos colegiados contenidas en el capítulo II, sección 3.ª, del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Octava. *Informes de seguimiento.*

ADIF-Alta Velocidad realizará informes periódicos de seguimiento con periodicidad semestral para su presentación a la Comisión de Seguimiento del Convenio, que los analizará y valorará a los efectos que estime oportunos. Dichos informes deberán recoger, como mínimo, la siguiente información:

– Situación de las inversiones y de su grado de ejecución anual y acumulada durante la duración del Convenio. Evolución prevista e identificación de posibles retrasos y problemas en su ejecución.

– Evolución de los principales indicadores de prestación de servicio.

– Evolución de las partidas del balance, con identificación específica de:

• La evolución del endeudamiento de la entidad.

• La evolución de las fuentes de financiación, incluyendo los flujos de ingresos no reembolsables de origen privado, la financiación estatal incluyendo los anticipos abonados por el Estado, la evolución de los recursos propios y otras fuentes de financiación.

– Respecto a la evolución del tráfico y de las cuentas de pérdidas y ganancias, se aportará:

- Evolución del tráfico de trenes de pasajeros y de mercancías, tanto agregado para el conjunto de la operación de ADIF-Alta Velocidad como desagregado tipo de línea y tipo de servicio. La Comisión de Seguimiento definirá el grado de desagregación de dichas partidas, pero se solicitará, al menos, desagregación para cercanías (separadas para cada núcleo urbano), media distancia, larga distancia y mercancías.

- La evolución de las principales partidas de explotación, tanto agregadas para el conjunto de la operación de ADIF-Alta Velocidad como valores desagregados por áreas de actividad, junto a la evolución de los costes directamente imputables al servicio ferroviario, por tipo de servicio y/o tipo de línea, y de los costes no elegibles.

- La evolución de las partidas de la Cuenta de Resultados vinculadas con otros segmentos de actividad del administrador de infraestructuras. La Comisión de Seguimiento definirá el grado de desagregación de dichas partidas.

- Justificación de las desviaciones respecto a las previsiones tenidas en cuenta para la elaboración del presente Convenio con relación a la compensación por reducción de tarifa, el volumen de inversión y las cuantías de otras fuentes de financiación y su posible impacto en el marco de financiación previsto.

- Medidas adoptadas o a adoptar para corregir, en su caso, las desviaciones sobre las previsiones del Convenio.

– Adicionalmente, si fuera preciso ADIF-Alta Velocidad identificará y elevará a la Comisión de Seguimiento, las medidas necesarias para asegurar el equilibrio entre ingresos y gastos.

– Principales observaciones realizadas por los diferentes organismos de control en los procedimientos de supervisión anual y medidas adoptadas.

– Resultados de la aplicación del Plan de Contingencias durante el ejercicio anterior y propuesta de medidas de actualización y mejora, en su caso.

Igualmente, ADIF-Alta Velocidad deberá facilitar a la AGE, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana toda la información que le sea requerida sobre cualquier aspecto relativo a su ámbito competencial objeto de este Convenio.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, podrá efectuar informes anuales de verificación de los niveles de prestación de servicio o sobre cualquier otro aspecto relacionado con el ámbito del Convenio que se considere conveniente, bien directamente o a través de empresas especializadas. Dichos informes serán remitidos a la Comisión de Seguimiento, para su posterior valoración.

Novena. Pago y liquidación de las aportaciones económicas de la Administración General del Estado.

1. Pago a cuenta de las aportaciones La AGE, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, abonará, en concepto de entrega a cuenta de la liquidación del ejercicio, la aportación anual recogida en el Cuadro 3.1 del anexo, teniendo en cuenta las modificaciones de los importes que procedan según lo previsto en los párrafos siguientes Dichos libramientos se realizarán en pagos mensuales por doceavas partes en el caso de las consignaciones de los capítulos IV y VII, y cuatrimestralmente en el caso de las consignaciones del capítulo VIII una vez obtenido el informe preceptivo de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos previsto en el artículo 66 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

En el caso de la anualidad correspondiente al año 2021, se regularizarán los pagos correspondientes tras la firma del presente Convenio. No obstante, para el ejercicio 2021, antes del 31 de julio de 2021, ADIF-Alta Velocidad justificará la inversión ejecutada y devengada en el primer semestre del ejercicio e informará de las previsiones

de ejecución hasta final del mismo, con el fin de determinar sus necesidades de financiación por este concepto, realizándose el ajuste que proceda en los libramientos pendientes de modo que no se produzca un exceso de dotación, salvo que se justifiquen fehacientemente necesidades al inicio del ejercicio siguiente.

Los libramientos que se hayan realizado durante el año 2021, según lo especificado en el cuadro 3.3 del anexo, hasta la firma del Convenio no formarán parte de las aportaciones conveniadas en el mismo, si bien se tendrán en cuenta a efecto de liquidación.

2. Liquidación provisional ADIF-Alta Velocidad elaborará y elevará a la Comisión de Seguimiento la propuesta de liquidación provisional correspondiente al año anterior, una vez aprobadas las cuentas anuales y recibido el informe al que hace referencia el artículo 100.1 de la Ley 38/2015 (o el que en el futuro le sustituya). Estos documentos se adjuntarán a la propuesta.

Dicha liquidación mostrará de forma desglosada las diferencias entre las previsiones y los valores realmente alcanzados en concepto de compensación por reducción de tarifas, Cuenta de Resultados de la Entidad (separando la Cuenta de Resultados del segmento de administración de red, de la Cuenta de Resultados del resto de actividades), volumen de inversiones propias y financiadas por MRR-UE, límite de endeudamiento neto, y las cuantías de otras fuentes de financiación.

Simultáneamente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá a la Comisión de Seguimiento, el informe relativo al control técnico sobre la ejecución del Convenio establecido en el artículo 25.2. de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Sin perjuicio de lo anterior, ADIF-Alta Velocidad queda obligada a informar a la Comisión de Seguimiento si, una vez aprobadas sus cuentas anuales, estuviera incurso en alguno de los supuestos previstos en el apartado 3.3.1 de esta cláusula relativo a la diferencia entre las aportaciones abonadas y presupuestadas.

3. Procedimiento general de liquidación. El procedimiento de liquidación de las aportaciones de la AGE a realizar cada año se efectuará de forma individual para cada ejercicio en función de las necesidades que financien, tal y como se recoge a continuación:

3.1 Subvención destinada a la compensación de la reducción de tarifas. ADIF-Alta Velocidad calculará separadamente la compensación derivada de la diferencia tarifaria incluida en la ley de PGE para el año 2021 y, en su caso, en presupuestos posteriores, si se establece para los ejercicios futuros una reducción de tarifas sobre las establecidas para dicho ejercicio.

ADIF-Alta Velocidad determinará los ingresos que se hubieran devengado en cada ejercicio por la aplicación de las tarifas incluidas en las respectivas Leyes de presupuestos de cada ejercicio, o los instrumentos normativos que los sustituyan, objeto de liquidación, y los comparará con los ingresos liquidados a los operadores ferroviarios en aplicación de las disposiciones transitorias establecidas en las citadas leyes u otras normas reguladoras, en su caso.

Las aportaciones a percibir por ADIF-Alta Velocidad por este concepto será la diferencia entre los ingresos que se hubieran devengado y los efectivamente liquidados a los operadores ferroviarios en cada ejercicio, según se señala en el inciso anterior.

Las posibles diferencias positivas o negativas, entre la cantidad prevista (que figura en el cuadro 5.4 del anexo) y la cantidad que se obtengan de la respectiva liquidación, se irán acumulando en una Cuenta Reserva del Convenio por compensación de tarifas, de acuerdo con lo establecido en el apartado 5.

3.2 Aportaciones patrimoniales. La aportación patrimonial a ADIF-Alta Velocidad no será objeto de liquidación, excepto en lo que, en su caso, se derive de lo señalado en el apartado 3.3 de la presente cláusula y en el apartado 4.4 de la cláusula cuarta.

3.3 Aportación para inversiones. El programa de inversiones asciende a 10.215,3 millones de euros (IVA excluido) a lo largo del período 2021-2025, de las cuales 8.060,9 millones de euros corresponden el importe de inversiones propias ejecutadas por ADIF-

Alta Velocidad y 2.154,4 millones de euros a inversiones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR-UE) con el detalle que figura en el cuadro 4 del anexo.

3.3.1 Inversiones financiadas con cargo a los PGE y otros recursos financieros (inversiones propias): Las inversiones propias susceptibles de liquidación se determinarán de acuerdo al importe ejecutado y registrado en las cuentas anuales aprobadas como alta en el inmovilizado, una vez deducidos los Fondos estructurales UE, aplicación de impuestos y otras subvenciones para actuaciones concretas fruto de Convenios que la entidad mantenga con terceros. En el caso de los préstamos participativos e inversiones financieras (incluidas en el epígrafe «Otros» del cuadro 4 del anexo), el importe a financiar coincidirá con los créditos a empresas participadas desembolsados en el ejercicio minorado en el importe de los reembolsos de dichos créditos.

Cualquier otra inversión propia no incluida en el citado programa de inversión que, por cualquier circunstancia se asigne para ser ejecutada por la Entidad, deberá ser objeto de comunicación a la Comisión de Seguimiento que, en su caso, procederá a la reprogramación de las actuaciones para que tengan cabida en la ejecución del Convenio.

Las liquidaciones de las inversiones propias se efectuarán de forma acumulada desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre del ejercicio objeto de liquidación y se compararán con el acumulado de las cantidades abonadas con cargo a los PGE de cada ejercicio destinadas a esta finalidad (también desde el 1 de enero de 2021).

Si los importes contabilizados, según lo expresado en los párrafos anteriores, superasen a las cantidades conjuntas previstas en el Convenio y consignadas en los PGE de cada ejercicio, no procederá liquidación adicional alguna.

Si el acumulado hasta el 31 de diciembre del ejercicio objeto de liquidación, de la diferencia entre los importes contabilizados por inversiones propias y las cantidades abonadas con cargo a los PGE fuese inferior al 50 % de la consignación presupuestaria del ejercicio objeto de liquidación, no procederá ajuste alguno, no siendo la aportación objeto de liquidación, según lo recogido en el apartado 3.4 de la presente cláusula. Si fuese superior, no se procederá al libramiento de la consignación presupuestaria destinada a inversión propia, en un importe equivalente al exceso que suponga sobre dicho 50 %, preferiblemente en el propio ejercicio en el que se esté efectuando la liquidación o si no fuera posible en el ejercicio siguiente.

Lo establecido en el párrafo anterior podrá no ser de aplicación automática cuando las desviaciones se deban a causas de fuerza mayor o por circunstancias fuera del control de ADIF, lo cual habrá debido constatarse previamente en los informes de seguimiento a que se refiere la cláusula octava.

3.3.2 Inversiones financiadas con cargo al MRR-UE: ADIF y ADIF Alta Velocidad participan, a lo largo de todo el periodo, febrero de 2020 a 2026, en el Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia con unos importes (sin IVA) de 1.522 millones de euros en el Componente C1 Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos Urbanos y con 4.287 millones de euros en el Componente C6 Movilidad Sostenible, Segura y Conectada. De estas cantidades ADIF-Alta Velocidad participa, respectivamente, en 141 y 2.887 millones de euros.

La financiación para estas actuaciones en ADIF-Alta Velocidad se imputará a la partida presupuestaria 17.50.20.450A.746 «A ADIF-Alta Velocidad para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia», de los PGE aprobados para el año 2021, o su equivalente en ejercicios posteriores.

El calendario de ejecución previsto para estas actuaciones comprende desde febrero de 2020 hasta agosto de 2026. Las actuaciones seleccionadas para el Plan incluyen aquellas que cuentan con una ejecución posterior al 1 de febrero de 2020 y que serán licitadas hasta el 31 de diciembre de 2023, pudiendo su ejecución extenderse hasta agosto de 2026.

A efectos del presente Convenio, las inversiones vinculadas al MRR-UE se incluirán a título informativo en la liquidación provisional de acuerdo al importe ejecutado y registrado en las cuentas anuales aprobadas. La Comisión de Seguimiento tomará razón de las mismas.

Con independencia de la información anterior de acuerdo con su grado de ejecución, las inversiones vinculadas al MRR-UE se liquidarán de manera acumulada según los criterios e indicadores que se aprueben para el mismo y que se regirán por su normativa específica.

Una vez aprobados por las instituciones comunitarias los importes definitivos de las cifras recogidas en el presente apartado 3.3.2, así como los objetivos, indicadores y resto de información a cumplimentar en relación con las inversiones y proyectos o actuaciones en las que aquellas se materialicen, serán objeto de incorporación como Adenda al presente Convenio, trasladándose las especialidades respecto a la forma de liquidación que finalmente se aprueben para estas actuaciones. La adenda desplegará sus efectos jurídicos desde la entrada en vigor del Convenio.

Los hitos y objetivos deberán ser establecidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como órgano decisor, de acuerdo con los hitos y objetivos que se aprueben para el componente del que dicho Ministerio es responsable y en el que participa ADIF-Alta Velocidad.

Se recogerán asimismo en la adenda las obligaciones específicas que ADIF-Alta Velocidad, como ejecutor de inversiones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, asume, entre otras, disponer de procedimientos y controles internos adecuados para prevenir, detectar y corregir el conflicto de intereses, el fraude, la corrupción o la doble financiación; el deber de sometimiento a las autoridades de control nacionales y europeas en lo que a la ejecución de las inversiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se refiere; las consecuencias derivadas del incumplimiento de los hitos y objetivos establecidos (como las derivadas del artículo 7 de la ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021) o la obligación de proporcionar los datos de contratistas y subcontratistas según lo dispuesto en las letras ii) e iii) del apartado 2.d) del artículo 22 del Reglamento 2021/241 por el que se establece el MRR-UE.

En todo caso, ADIF-Alta Velocidad trasladará a la Comisión de Seguimiento las aportaciones recibidas por este concepto, los objetivos e hitos alcanzados, y la aplicación de las cantidades recibidas a cada uno de los proyectos financiados con cargo al Mecanismo.

Sin perjuicio de su normativa de desarrollo, y de cuantas obligaciones se deriven de ella, ADIF-Alta Velocidad garantizará que el sistema de gestión y control de estos fondos se basa en criterios de transparencia y trazabilidad con objeto de dar cumplimiento a todos los preceptos tanto comunitarios como nacionales.

De manera específica, se comprobará que los proyectos financiados con cargo al MRR-UE se realicen de conformidad con las medidas de prevención, detección y corrección del fraude, corrupción y conflictos de interés. A estos efectos, se tendrá en consideración lo dispuesto en el Reglamento 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de fecha 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y el Reglamento 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, ejecutando cualesquiera acciones legales que resulten necesarias para recuperar los fondos que hayan podido ser objeto de apropiación indebida.

Se velará asimismo por evitar la doble financiación entre el MRR-UE y otros programas de la Unión, estableciendo todos los controles necesarios para garantizar, en todas las etapas del proceso, con objeto de salvaguardar la coherencia, la complementariedad y la sinergia entre las distintas fuentes de financiación y que la ayuda no cubra el mismo coste.

Toda la información relativa a la gestión y control de las iniciativas financiadas por el MRR-UE estará íntegramente a disposición de la Secretaría General de Fondos Europeos, en su calidad de Autoridad Responsable; la IGAE, en su calidad de Autoridad de Control; así como del resto de organismos nacionales y europeos de control y/o supervisión (Tribunal de Cuentas, Servicio Nacional de Coordinación Antifraude, etc.).

Los datos asociados a los proyectos y expedientes financiados quedarán recogidos en el sistema de información y seguimiento que la comisión ponga a disposición de los Estados Miembros.

3.4 Endeudamiento. Se comprobará que el endeudamiento neto de ADIF-Alta Velocidad es inferior al límite autorizado para cada uno de los ejercicios en las respectivas Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

4. Liquidación definitiva. La Comisión de Seguimiento analizará la propuesta de liquidación y resolverá sobre la aprobación provisional en un plazo máximo de un mes desde su recepción.

Una vez aprobada provisionalmente, será remitida a la IGAE, al objeto de que en el plazo máximo de dos meses ésta emita el informe provisional de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del Convenio recogido en el artículo 25.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, así como el señalado en el artículo 171 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

La IGAE emitirá su informe provisional, que remitirá al Presidente de la Comisión de Seguimiento para que, en su caso, se efectúen las alegaciones oportunas. La Comisión de Seguimiento establecerá el procedimiento de consulta entre sus miembros que considere más adecuado para su elaboración. Vencido el plazo de alegaciones establecido, la IGAE emitirá el informe definitivo, con el contenido previsto en la normativa de aplicación.

Una vez emitido el informe definitivo por parte de la IGAE, en el plazo de 1 mes, la Comisión de Seguimiento resolverá sobre la aprobación de la liquidación anual definitiva, la cual no podrá aprobarse por un importe distinto del que resulte del informe de la IGAE, dentro de los límites del gasto máximo autorizado en la cláusula cuarta y en los cuadros 1 y 3.1 del anexo del presente Convenio para cada ejercicio.

Una vez aprobada la liquidación definitiva, se señalarán las consignaciones presupuestarias destinadas a cada finalidad.

ADIF-Alta Velocidad prestará la debida colaboración a la IGAE en la realización de sus trabajos de auditoría.

5. Liquidación del ejercicio 2025 y liquidación definitiva del Convenio. Una vez aprobadas las Cuentas Anuales de ADIF-Alta Velocidad correspondientes al último ejercicio de vigencia del Convenio, y conjuntamente con la liquidación de dicho ejercicio, se elaborará la liquidación definitiva del Convenio, aplicando un procedimiento similar al seguido para las liquidaciones anuales.

En el caso de que la Comisión de Seguimiento se mostrase disconforme con el importe de la liquidación definitiva del Convenio que resulte del informe de la IGAE, podrá interesar del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, en su caso, eleve el asunto al Consejo de Ministros para que adopte la resolución definitiva que proceda. En este último caso, se considerará que no existe liquidación anual definitiva hasta que la discrepancia de criterios sea resuelta por el Consejo de Ministros.

En base al Informe de la liquidación definitiva emitido por la IGAE y caso de quedar algún importe de las aportaciones en la Cuenta Reserva a favor o en contra de la Entidad como consecuencia de la liquidación definitiva del Convenio, la Comisión de Seguimiento elevará una propuesta de aplicación al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y al Ministerio de Hacienda, pudiendo proceder su reintegro en el Tesoro o que se tenga en cuenta para el siguiente Convenio.

Décima. *Vigencia.*

El presente Convenio tendrá una duración de cinco años, en aplicación de lo establecido en la Ley 30/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con efectos desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2025, si bien, a efectos de su liquidación, expirará una vez cumplidas todas las obligaciones derivadas del mismo.

Las partes podrán acordar la prórroga por un año del presente Convenio, previa tramitación del correspondiente acuerdo de prórroga y cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con las disposiciones aplicables, en las mismas condiciones y por los importes medios anuales del Convenio 2021-2025.

Undécima. *Revisión del Convenio.*

Las partes podrán revisar, de mutuo acuerdo, el contenido del Convenio, siempre que se considere necesario actualizarlo o modificarlo para alcanzar una mejor eficiencia del sistema ferroviario. La propuesta de revisión del Convenio deberá ser examinada por la Comisión de Seguimiento. Estas modificaciones deberán plasmarse en una adenda, previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con las disposiciones aplicables.

Además de la modificación prevista en la cláusula cuarta, entre los motivos que pueden dar lugar a una revisión de este Convenio se encuentran:

- Causas de fuerza mayor o circunstancias fuera de control de las partes que impidan grave y sustancialmente el logro de los objetivos o el cumplimiento de los compromisos previstos.
- La modificación de alguna de las obligaciones de inversión incluidas en este Convenio, cuando ello pudiera tener un impacto material en el equilibrio económico del Convenio.
- Razones de interés general apreciadas por el Gobierno.
- Disposiciones normativas que las partes no hubiesen podido prever en el momento de la firma de este Convenio, cuando ello pudiera tener un impacto material en su equilibrio económico.
- Cambios en la actual normativa de la Unión Europea en materia ferroviaria que hagan necesaria la revisión de este Convenio.

Duodécima. *Resolución.*

Serán causas de resolución del Convenio las previstas en el apartado 2 del artículo 51 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y además de ellas:

- La concurrencia de causas de fuerza mayor o circunstancias fuera del control de las partes que impidan su cumplimiento por cualquiera de las partes, siempre que no sea posible la revisión del Convenio prevista en la cláusula undécima.

Los efectos de la resolución serán los expresados en el artículo 52 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Decimotercera. *Eficacia del Convenio.*

El presente Convenio resultará eficaz una vez inscrito en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación, de conformidad con el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Asimismo será publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Y, en prueba de conformidad, firman el presente Convenio, en tres ejemplares, en el lugar y fecha arriba indicados.–La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez Jiménez.–La Presidenta de ADIF, Isabel Pardo de Vera Posada.

ANEXO

Cuadro 1. Aportaciones de la AGE a ADIF-Alta Velocidad, para el período 2021-2025

ADIF-Alta Velocidad (miles de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (1).	1.284.337	630.873	239.213			2.154.423
Resto de aportaciones (2).	516.174	351.574	341.574	331.574	321.574	1.862.470
Aportaciones de la AGE (1+2).	1.800.511	982.447	580.787	331.574	321.574	4.016.893

Cuadro 2.1 Necesidades previstas (sin IVA) a financiar con las aportaciones de la AGE y endeudamiento para el período 2021-2025

ADIF-AV (miles de €)	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Déficit por reducción de tarifas.	-50.000	-40.000	-30.000	-20.000	-10.000	-150.000
Déficit total de la Entidad.	-395.504	-195.327	-97.948	-76.352	-77.625	-842.756
Amortización del inmovilizado.	-401.709	-435.894	-465.747	-483.634	-502.496	-2.289.479
Imputación de subvenciones no financiero y otras.	134.678	146.364	156.840	160.444	164.527	762.853
Resultado total de la entidad antes de compensaciones menos amortizaciones más imputación de subvenciones no financieras y otras (1).	-178.473	54.203	180.959	226.838	250.343	533.870
Inversiones (sin IVA) (2):	2.543.497	1.935.074	1.932.006	1.764.481	2.040.244	10.215.302
MRR-UE.	1.284.337	630.873	239.213	0	0	2.154.423
Inversiones Propias.	1.259.161	1.304.201	1.692.793	1.764.481	2.040.244	8.060.879
Total necesidades a financiar (-1+2).	2.721.971	1.880.871	1.751.047	1.537.643	1.789.901	9.681.432
Otros fondos: (3).	147.000	242.500	217.500	200.000	200.000	1.007.000
Fondos UE.	147.000	242.500	217.500	200.000	200.000	1.007.000
Necesidades a financiar con aportaciones AGE y endeudamiento (-1+2-3)= (4).	2.574.971	1.638.371	1.533.547	1.337.643	1.589.901	8.674.432

Cuadro 2.2 Necesidades previstas (con IVA) a financiar con las aportaciones de la AGE y endeudamiento para el período 2021-2025

ADIF-AV (miles de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Déficit por reducción de tarifas.	-50.000	-40.000	-30.000	-20.000	-10.000	-150.000
Déficit total de la Entidad.	-395.504	-195.327	-97.948	-76.352	-77.625	-842.756
Amortización del inmovilizado.	-401.709	-435.894	-465.747	-483.634	-502.496	-2.289.479
Imputación de subvenciones no financiero y otras.	134.678	146.364	156.840	160.444	164.527	762.853
Resultado total de la entidad antes de compensaciones menos amortizaciones más imputación de subvenciones no financieras y otras (1).	-178.473	54.203	180.959	226.838	250.343	533.870

ADIF-AV (miles de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Inversiones (con IVA) (2):	3.012.801	2.267.908	2.276.676	2.103.525	2.435.441	12.096.350
MRR-UE.	1.537.763	750.656	289.447	0	0	2.577.867
Inversiones Propias.	1.475.038	1.517.252	1.987.229	2.103.525	2.435.441	9.518.484
Total necesidades a financiar (-1+2).	3.191.274	2.213.705	2.095.717	1.876.687	2.185.098	11.562.480
Otros fondos: (3).	616.303	575.334	562.170	539.044	595.197	2.888.049
Fondos UE.	147.000	242.500	217.500	200.000	200.000	1.007.000
Devolución IVA.	469.303	332.834	344.670	339.044	395.197	1.881.049
Necesidades a financiar con aportaciones AGE y endeudamiento (-1+2-3)= (4).	2.574.971	1.638.371	1.533.547	1.337.643	1.589.901	8.674.432

Cuadro 3.1 Dotaciones presupuestarias

(miles de euros)	Partida en PGE2021	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Subvenciones de explotación (cap. IV).		50.000	40.000	30.000	20.000	10.000	150.000
- Para compensación de reducción de tarifa.	17.40.453A.444	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000	150.000
Transferencias de capital (Cap. VII).		1.284.337	630.873	239.213	0	0	2.154.423
- Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.	17.50.20.450A.746	1.284.337	630.873	239.213	0	0	2.154.423
Aportaciones patrimoniales (Cap. VIII).	17.40.453A.871	466.174	311.574	311.574	311.574	311.574	1.712.470
Total aportaciones de la AGE.		1.800.511	982.447	580.787	331.574	321.574	4.016.893

Cuadro 3.2 Endeudamiento

(miles de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Necesidades previstas a financiar con aportaciones de la AGE y endeudamiento (1).	2.574.971	1.638.371	1.533.547	1.337.643	1.589.901	8.674.432
Dotaciones presupuestarias (aportaciones de la AGE) (2).	1.800.511	982.447	580.787	331.574	321.574	4.016.893
Endeudamiento (1-2).	774.460	655.924	952.760	1.006.069	1.268.327	4.657.539
Solicitud endeudamiento neto.	1.500.000	758.033	1.034.253	1.083.538	1.341.978	5.717.802

Cuadro 3.3 Dotaciones presupuestarias del año 2021 previas y posteriores a la firma del presente Convenio

(miles de euros)	Partida en PGE2021	2021 previo a firma Convenio	2021 posterior a firma Convenio	Total 2021
Subvenciones de explotación (cap. IV).		25.000	25.000	50.000
- Para compensación de reducción de tarifa.	17.40.453A.444	25.000	25.000	50.000
Transferencias de capital (Cap. VII).		0	1.284.337	1.284.337
- Mecanismo de recuperación y resiliencia.	17.50.20.450A.746	0	1.284.337	1.284.337
Aportaciones patrimoniales (Cap. VIII).	17.40.453A.871	155.391	310.783	466.174
Total aportaciones de la AGE.		180.391	1.620.120	1.800.511

Cuadro 4. Detalle de las inversiones

Inversión (IVA incluido)	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2021-2025
Mecanismo de recuperación y resiliencia.	1.537.763	750.656	289.447	0	0	2.577.867
Cercanías y movilidad urbana.	68.864	48.838	28.509	0	0	146.210
Corredores TEN-T.	1.325.851	611.715	225.312	0	0	2.162.878
Red TEN-T-otras actuaciones.	65.501	29.626	35.626	0	0	130.753
Otros**.	77.547	60.478	0	0	0	138.025
Inversiones propias*.	1.475.038	1.517.252	1.987.229	2.103.525	2.435.441	9.518.484
Cercanías y movilidad urbana.	16.758	197.430	215.698	305.507	636.685	1.372.078
Corredores TEN-T.	1.249.731	977.197	1.366.336	1.445.762	1.534.594	6.573.621
Red TEN-T-otras actuaciones.	12.186	25.000	104.000	226.230	168.463	535.879
Actuaciones transversales.	132.178	147.060	135.913	99.593	81.845	596.590
Otros**.	64.184	170.565	165.281	26.433	13.854	440.317
Total inversiones ADIF.	3.012.801	2.267.908	2.276.676	2.103.525	2.435.441	12.096.350

* Resto de inversiones de la entidad, no financiadas con cargo al MRR-UE.

** Incluye préstamos participativos e inversiones financieras.

Cuadro 5.1 Cuenta de Resultados de la entidad

ADIF-Alta Velocidad

(Miles €)

CONCEPTOS	PTO. 2021	PTO. 2022	PTO. 2023	PTO. 2024	PTO. 2025
Importe neto cifra de negocios	441.291	685.782	821.732	851.645	864.292
Trabajos realizados por la empresa para su activo	10.599	10.811	11.027	11.247	11.472
Aprovisionamientos					
Otros ingresos de explotación	545.739	576.454	587.337	604.006	618.644
- Suministro de energía operadores	325.651	367.410	383.958	401.269	419.360
- Subvención administración Red (compensación reducción tarifas)	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
- Alquileres y servicios	104.742	105.772	111.314	120.117	126.022
- Convenios Intra Administradores (inversión y servicios)	27.259	25.950	25.128	25.441	25.840
- Otros servicios operadores	8.794	8.838	8.882	8.926	8.971
· Ingresos operadores	8.794	8.838	8.882	8.926	8.971
· Ingresos Servicios Logísticos					
- Otros	29.293	28.485	28.056	28.253	28.452
Gastos de personal	-15.999	-16.370	-16.947	-17.702	-18.563
Otros gastos de explotación	-887.222	-950.268	-981.178	-1.008.671	-1.043.402
- Energía eléctrica de tracción	-312.166	-353.855	-369.788	-386.448	-403.858
- Energía UDT	-37.876	-38.647	-40.377	-42.193	-44.091
- Servicios externos	-84.210	-97.889	-110.750	-118.120	-127.239
· Servicios exteriores	-70.916	-87.172	-102.033	-109.402	-118.521
· Tributos	-4.693	-4.717	-4.718	-4.718	-4.718
· Actuaciones urbanísticas y por cuenta de terceros	-8.600	-6.000	-4.000	-4.000	-4.000
- Convenios Intra Administradores	-452.970	-459.877	-460.262	-461.911	-468.214
- Variación de provisiones operaciones comerciales					
Exceso de provisiones					
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	94.408	306.410	421.971	440.525	432.443
Amortización del inmovilizado	-401.709	-435.894	-465.747	-483.634	-502.496
Imputación de subvenciones no financiero y otras	134.678	146.364	156.840	160.444	164.527
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado					
Ingresos excepcionales	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-172.623	16.880	113.064	117.335	94.475
Ingresos Financieros	109.316	107.110	86.493	82.469	78.652
Gastos Financieros	-327.197	-314.316	-292.505	-271.156	-245.752
Deterioro y resultados de enajenaciones de instr. financieros	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000
RESULTADO FINANCIERO	-222.881	-212.206	-211.012	-193.687	-172.100
- Impuesto sobre beneficios					
RESULTADO DEL PERIODO	-395.504	-195.327	-97.948	-76.352	-77.625

Cuadro 5.2 Cuenta de Resultados del segmento de administración de red

SEGMENTO ADMINISTRACIÓN DE RED

(Miles de €)

CONCEPTOS	PTO. 2021	PTO. 2022	PTO. 2023	PTO. 2024	PTO. 2025
Importe neto cifra de negocios	398.515	594.838	730.333	759.789	771.977
Trabajos realizados por la empresa para su activo					
Aprovisionamientos					
Otros ingresos de explotación	53.530	42.530	31.530	21.530	11.530
- Subvención compensación de reducción de tarifas	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
- Resto	3.530	2.530	1.530	1.530	1.530
Gastos de personal	-299	-363	-372	-381	-391
Otros gastos de explotación	-386.333	-408.050	-422.464	-431.447	-445.992
Exceso de provisiones					
Resultado por Operaciones Internas	-6.426	-6.426	-6.426	-6.426	-6.426
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	58.987	222.529	332.601	343.064	330.698
Amortización del inmovilizado	-365.825	-400.209	-431.602	-450.350	-469.912
Imputación de subvenciones no financiero y otras	130.344	141.978	152.635	156.790	161.058
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado					
Reparto Gastos Estructurales	-10.079	-10.578	-10.797	-10.959	-11.177
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-186.574	-46.280	42.838	38.546	10.667
Ingresos Financieros					
Gastos Financieros					
Deterioro y resultados de enajenaciones de instr. financieros					
RESULTADO FINANCIERO					
- Impuesto sobre beneficios					
RESULTADO DEL PERIODO	-186.574	-46.280	42.838	38.546	10.667

Cuadro 5.3 Cuenta de Resultados del resto de actividades

RESTO DE ACTIVIDADES

(Miles de €)

CONCEPTOS	PTO. 2021	PTO. 2022	PTO. 2023	PTO. 2024	PTO. 2025
Importe neto cifra de negocios	42.776	90.944	91.399	91.856	92.315
Trabajos realizados por la empresa para su activo	10.599	10.811	11.027	11.247	11.472
Aprovisionamientos					
Otros ingresos de explotación	492.209	533.924	555.807	582.476	607.114
Gastos de personal	-15.700	-16.007	-16.575	-17.321	-18.172
Otros gastos de explotación	-500.889	-542.218	-558.714	-577.224	-597.410
Exceso de provisiones					
Resultado por Operaciones Internas	6.426	6.426	6.426	6.426	6.426
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	35.421	83.880	89.370	97.460	101.746
Amortización del inmovilizado	-35.883	-35.685	-34.145	-33.284	-32.583
Imputación de subvenciones no financiero y otras	4.334	4.386	4.204	3.654	3.469
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado					
Reparto Gastos Estructurales	10.079	10.578	10.797	10.959	11.177
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	13.951	63.160	70.226	78.789	83.808
Ingresos Financieros	109.316	107.110	86.493	82.469	78.652
Gastos Financieros	-327.197	-314.316	-292.505	-271.156	-245.752
Deterioro y resultados de enajenaciones de instr. financieros	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000
RESULTADO FINANCIERO	-222.881	-212.206	-211.012	-193.687	-172.100
- Impuesto sobre beneficios					
RESULTADO DEL PERIODO	-208.930	-149.047	-140.786	-114.898	-88.292

Cuadro 5.4 Compensación de la reducción de tarifas

COMPENSACIÓN DE LA REDUCCIÓN DE TARIFAS					
(Miles de €)					
CONCEPTOS	PTO. 2021	PTO. 2022	PTO. 2023	PTO. 2024	PTO. 2025
DÉFICIT POR REDUCCIÓN DE TARIFAS	-50.000	-40.000	-30.000	-20.000	-10.000
CANTIDAD PREVISTA DE REDUCCIÓN DE TARIFAS	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
SUBVENCIÓN DE EXPLOTACIÓN CONSIGNADA (que compensa la reducción de tarifa)	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000

Cuadro 6. Indicadores y objetivos de prestación de servicio. ADIF-Alta Velocidad

Prestaciones del tren

Indicador	Criterio de medida	Detalle	2021	2022	2023	2024	2025
Fiabilidad de las instalaciones.	N.º de sucesos con afectación al tráfico imputables a ADIF AV.	Alta Velocidad.	3.600,54	3.586,14	3.571,79	3.557,51	3.543,28
Índices de Impuntualidad ADIF.	% de trenes retrasados en destino > 5' causa ADIF sobre total de trenes ofertados.	Larga Distancia/AV.	1,93	1,92	1,89	1,85	1,83
		Media Distancia/AV.	1,08	1,06	1,04	1,00	0,96

Capacidad de la red

Indicador	Criterio de medida	Detalle	2021	2022	2023	2024	2025
Disponibilidad de las instalaciones AV.	Tiempo de primera reparación/ número incidencias propias imputables al mantenedor. (Minutos).	Alta Velocidad.	80,83	80,50	80,18	79,86	79,54

La gestión de activos

Indicador	Criterio de medida	Detalle	2021	2022	2023	2024	2025
Cumplimiento Planes Mantenimiento preventivo.	Cumplimiento planes mantenimiento preventivo ADIF AV: Energía Infraestructura y Vía, Instalaciones de señalización, telecomunicaciones y túneles (porcentaje).	Alta Velocidad.	90,00	90,00	91,00	91,00	92,00

La calidad de vía

Indicador	Criterio de medida	Detalle	2021	2022	2023	2024	2025
Calidad de vía.	Coefficiente QN2. Definición QN2 con base a la norma 14363-2017: Para su determinación, en cada una de las secciones de la vía cuya velocidad es mayor de 200 km/h se obtiene tanto la desviación típica, como el valor absoluto de las señales de alineación y nivelación 3-25 m para secciones de 200 m. Así se obtiene el número de secciones cuya desviación no supera unos umbrales determinados, denominados y establecidos en la norma como QN1 y QN2 de nivelación y de alineación.	Alta Velocidad.	88,74	88,30	87,86	87,42	86,98

Los niveles de seguridad

Indicador	Criterio de medida	Detalle	2021	2022	2023	2024	2025
Accidentes de tren responsabilidad del administrador.	Accidentes por causa del administrador en los que estén involucrados un tren en movimiento (no incluye accidentes en maniobras ni otros accidentes).		0,026	0,044	0,040	0,020	0,019

La protección del medio ambiente

Indicador	Criterio de medida	Detalle	2021	2022	2023	2024	2025
Reducción de emisiones GEI.	TCO ₂ equivalentes anualmente por actuaciones de lucha contra el cambio climático implantadas.		14.631	14.756	14.881	15.006	15.131