

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 18390** *Resolución de 19 de julio de 2023, de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, por la que se publica la Adenda al Convenio con la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025; y la Adenda al 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.*

Habiendo sido suscritas, el día 18 de julio de 2023, la Adenda al Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025, así como la Adenda al 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 periodo 2021-2025, procede, 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, la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dichas adendas, que figuran como anexo a esta resolución.

Madrid, 19 de julio de 2023.—El Director General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, Casimiro Iglesias Pérez.

#### ANEXO

#### **Adenda al Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025**

18 de julio de 2023.

#### REUNIDOS

Don Francisco David Lucas Parrón, Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 133/2023, de 21 de febrero, en ejercicio de la competencia para la suscripción de esta adenda establecida en la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados créditos para gastos y delegación de competencias.

Doña María Luisa Domínguez González, Presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), cargo para la que fue nombrada mediante Real Decreto 670/2021, de 27 de julio, actuando en nombre y representación de la citada entidad en virtud de las competencias que le atribuye el artículo 23.2.a) y d) del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF.

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. Que el 26 de julio de 2021, de conformidad con el artículo 25.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, firmaron el «Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025».

En el apartado 3.4.2 Inversiones financiadas con cargo al MRR-UE de la cláusula novena del mismo se especifica que «Una vez aprobados por las instituciones comunitarias los importes definitivos de las cifras recogidas en el presente apartado 3.4.2, 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.

Se recogerán asimismo en la adenda las obligaciones específicas que ADIF, 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».

II. Los importes de previsión de inversión de actuaciones con financiación a cargo del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia recogidos en el «Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025», y que se recogen en el cuadro 4 del anexo al mismo, se corresponden con los valores incluidos en los anexos de inversiones de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Las actuaciones que justifican estas inversiones se escogieron de forma que estuvieran alineadas con las componentes en las que participa el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, considerando como elegible cualquier gasto realizado desde el 1 de febrero de 2020, y maximizando el impacto en los primeros años del Plan, a ser posible entre 2020 y 2023. Con estas premisas, los contratos seleccionados se correspondían, fundamentalmente, con actuaciones ya en curso y que finalizaran no mucho más tarde de finales de 2023 (con excepción de algunas actuaciones en la red convencional que se consideraba conveniente incluirlas en el Plan).

III. Con posterioridad se publicó el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo

de Recuperación y Resiliencia en los que se especificaba los criterios de elegibilidad de los proyectos. Este Reglamento supone una importante variación respecto a los criterios considerados anteriormente, afectando especialmente el de fecha de inicio de la actuación, ya que establece en su artículo 17.2 que «Las medidas iniciadas a partir del 1 de febrero de 2020 podrán optar a financiación siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento».

Se realizó una consulta aclaratoria a la Comisión para determinar este criterio, siendo la contestación recibida que se considerarán iniciadas aquellas en las que el registro en cuentas nacionales se produzca con posterioridad a dicha fecha. A estos efectos se considera que el momento del registro de la formación bruta de capital asociada a los contratos de construcciones de infraestructuras es de acuerdo al grado de avance, es decir, de acuerdo al importe de la obra ejecutada por el contratista cada mes de acuerdo a los importes acreditados en la correspondiente certificación de obra mensual. Por tanto, sólo serían elegibles aquellos contratos cuya primera certificación fuera posterior al 1 de febrero de 2020.

Motivado por esta aclaración, la selección de proyectos a cofinanciar varía sustancialmente ya que no son objeto de financiación los contratos ya iniciados con anterioridad a febrero de 2020, con una mayor madurez técnica y administrativa, siendo necesario seleccionar otras alternativas que cumplieran el resto de criterios de elegibilidad y permitieran alcanzar los hitos planteados, motivo también de que los importes finalistas sean inferiores a los previstos inicialmente en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

IV. El 27 de abril de 2021 el Consejo de Ministros acordó la aprobación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y su remisión a la Comisión Europea para continuar con el trámite de aprobación previsto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). El pasado 6 de julio de 2021 el Consejo de la Unión Europea, a propuesta de la Comisión Europea, adoptó la Decisión de Ejecución relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

V. Mediante la aprobación de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se configura y desarrolla un Sistema de Gestión orientado a definir, planificar, ejecutar, seguir y controlar los proyectos y subproyectos en los que se descomponen las medidas (reformas/inversiones) previstas en los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

VI. El 29 de octubre de 2021 se emite la Decisión de la Comisión por la que se aprueban las Disposiciones Operativas entre la Comisión y España de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241, documento ratificado posteriormente por la Comisión y el Reino de España.

En consecuencia, y de conformidad con cuanto antecede, las partes formalizan la presente adenda al «Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025» con sujeción a las siguientes

#### CLÁUSULAS

Primera. *Objeto y alcance de la adenda.*

La presente adenda se aprueba de acuerdo con lo establecido en el «Convenio entre la Administración General del Estado (AGE) y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025», suscrito entre las partes el 26 de julio de 2021 (en adelante Convenio 2021-2025).

El objeto de esta adenda es, una vez realizada la aprobación de la evaluación del «Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) –Financiado por la Unión Europea–NextGenerationEU» de España por las instituciones comunitarias, recoger los objetivos, indicadores y resto de información a cumplimentar en relación con las inversiones y proyectos o actuaciones en las que se materialicen, trasladándose las especialidades respecto a la forma de liquidación que finalmente se aprueben para estas actuaciones. Asimismo, recoger las obligaciones específicas que ADIF asume, como ejecutor de inversiones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR-UE).

Esta aprobación no afecta al Acuerdo de Consejo de Ministros de 29 de junio de 2021, por el que se modifican los límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en aplicación de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 47/2003, General Presupuestaria, y en el artículo 41 del Real Decreto-ley 36/2020, para la ejecución del PRTR, con el fin de adquirir compromisos de gasto futuros en diversas aplicaciones y posibilitar la suscripción del Convenio 2021-2025.

*Segunda. Hitos, objetivos, indicadores y componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.*

El detalle de los hitos, así como de los objetivos, indicadores y resto de información a cumplimentar en relación con las inversiones y proyectos o actuaciones en las que aquellas se materialicen, se recogen en el cuadro 1 del anexo a la presente adenda. Los indicadores de seguimiento se recogen en el cuadro 2 del anexo. Ambos cuadros son acordes con la Decisión de la Comisión por la que se aprueban las Disposiciones Operativas entre la Comisión y España de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241, y del Consejo, de fecha 12 de febrero de 2021, por el que se establece el MRR-UE.

La participación de ADIF se concreta a su vez, en los siguientes componentes:

– Identificación del Componente: C01 Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

● Identificación de la Reforma o Inversión: C01 I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.

○ Identificación del Proyecto o Línea de acción: C01.I3.a Inversiones en infraestructuras de Cercanías.

□ Identificación del Hito/Objetivo: 14, 16, 17, 18 y 20.

– Identificación del Componente: C6 Estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada.

● Identificación de la Reforma o Inversión: C06 I01 Red Nacional Transporte: Corredores Europeos.

○ Identificación del Proyecto o Línea de acción: C06 I01.a Actuaciones en las infraestructuras ferroviarias de la RTE-T, incluidas en los corredores de la Red Básica.

□ Identificación del Hito/Objetivo: 85, 86, 87.

● Identificación de la Reforma o Inversión: C06 I02 Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de Transportes-Otras actuaciones.

○ Identificación del Proyecto o Línea de acción: C06 I2.a Actuaciones en las infraestructuras ferroviarias de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la Red Básica.

□ Identificación del Hito/Objetivo: 88, 89 y 92.

- Identificación de la Reforma o Inversión: C06 I03 Intermodalidad y logística.
  - Identificación del Proyecto o Línea de acción: C06 I03.a Desarrollo de Terminales Intermodales y Logísticas estratégicas (TILOS) y accesos a puertos.
  - Identificación del Hito/Objetivo: 95, 96 y 97.

De manera específica, y en base a lo recogido tanto en la normativa comunitaria como en las órdenes ministeriales HFP/1030/2021 y HFP/1031/2021 se velará especialmente por el cumplimiento de los siguientes aspectos:

– Dar cumplimiento a las obligaciones que, el artículo 22 del Reglamento 2021/241, así como el Reglamento 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, impone a España en relación con los intereses financieros de la Unión como beneficiario de los fondos del MRR-UE. Por ello, ADIF deberá disponer de un «Plan de Medidas Antifraude» que le permita garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos correspondientes se han utilizado de conformidad con las medidas de prevención, detección y corrección del fraude, corrupción y conflictos de interés.

– 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, respetando los límites establecidos con las ayudas del Estado y la prevención de la doble financiación.

– ADIF, como entidad ejecutora, deberá aportar la identificación del perceptor final de los fondos: titulares reales, beneficiarios, contratistas y subcontratistas.

– ADIF, como entidad ejecutora, deberá recabar el compromiso expreso de los perceptores finales de los fondos y demás personas o entidades que intervengan en su aplicación, a la sujeción a los controles de los organismos europeos (CE, OLAF, TC, EPPO).

– ADIF, como entidad ejecutora, deberá mantener actualizada la información sobre los proyectos, subproyectos y/o líneas de acción de forma continua y permanente a través del sistema de información de gestión y seguimiento del PRTR, de acuerdo con los criterios de la Secretaría General de Fondos Europeos (en su calidad de Autoridad Responsable). Igualmente, deberá disponer de los sistemas de control interno que garanticen la validez y fiabilidad de los datos facilitados y trazabilidad.

– ADIF, como entidad ejecutora, deberá mantener permanentemente actualizada la información relativa a los hitos y objetivos que les corresponda con información del progreso de los indicadores asociados a los mismos, así como el resto de exigencias contenidas en el Reglamento (UE) 2021/241. Esta actualización continua hará posible el seguimiento de la ejecución del PRTR por parte de la Secretaría General de Fondos Europeos (en su calidad de Autoridad Responsable) y el formato de la información a remitir se ajustará a las especificaciones de la citada Secretaría y de la IGAE (en su calidad de Autoridad de Control).

– En los proyectos y subproyectos que se desarrollen en ejecución del PRTR deberá exhibirse de forma correcta y destacada el emblema de la UE con una declaración de financiación adecuada que diga (traducida a las lenguas cooficiales cuando proceda) «financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU», junto al logo del PRTR, disponible en el link <https://planderecuperacion.gob.es/identidad-visual>, así como supervisar que los adjudicatarios harán mención del origen de esta financiación y velarán por darle visibilidad, en particular cuando promuevan las acciones y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público. Cuando el perceptor de los fondos sea poder adjudicador deberá transferir, si no lo realiza por sí mismo, dicha responsabilidad a los contratistas o subcontratistas.

– La Subsecretaría del MITMA como Ministerio responsable, elaborará el Informe de Gestión con periodicidad semestral (30 de junio y 31 de diciembre) con el objeto de



mostrar el resultado de cada componente en términos de hitos, objetivos e indicadores, así como volumen de recursos empleados en su consecución. Este Informe se pondrá por parte de la Secretaría General de Fondos Europeos (en su calidad de Autoridad Responsable) a disposición de la IGAE (en su calidad de Autoridad de Control), según lo recogido en el artículo 12.2 de la Orden HFP/1030/2021, que, junto con las auditorías realizadas por esta última, constituirán la Declaración de Gestión, que tendrá el alcance y se elaborará según lo definido en el artículo 13 de la Orden HFP/1030/2021.

– Recoger en el sistema de información y seguimiento que la Comisión ponga a disposición de los Estados Miembros, los datos asociados a los proyectos y expedientes financiados.

En todo caso, se cumplirán el resto de aspectos de aplicación recogidos tanto en la normativa comunitaria como en las órdenes ministeriales HFP/1030/2021 y HFP/1031/2021.

En materia de conflicto de intereses, se cumplirán los aspectos recogidos en la Orden HFP/55/2023, de 24 de enero, relativa al análisis sistemático del riesgo de conflicto de interés en los procedimientos que ejecutan el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que desarrolla la disposición adicional centésima décima segunda de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, o los instrumentos normativos que las sustituyan

*Tercera. Inversiones financiadas con cargo al MRR-UE.*

La metodología utilizada por ADIF y el coste total que resulta de su aplicación, fueron trasladados a la Comisión Europea para su validación en documentos separados que fueron aprobados por la citada Comisión y, posteriormente, por el Consejo.

Los importes aprobados por las instituciones comunitarias de las inversiones del MRR-UE de acuerdo con los nuevos criterios de elegibilidad de los proyectos, y que se han registrado en el sistema de información CoFFEE (presupuesto previsto sin IVA), ascienden actualmente para el período 2020-2026 a un total de 2.735.768 miles de euros (importe que no incluye IVA) de los que corresponden al periodo del Convenio 2021-2025 un importe de 2.725.290 miles de euros. Estos importes no incluyen la financiación de actuaciones de gobernanza. La distribución entre componentes del importe con el que ADIF participa en el PRTR, a lo largo de todo el periodo mencionado, según los importes actualmente recogidos en CoFFEE, es de 1.053.194 miles de euros en el Componente C1 Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos Urbanos y de 1.682.574 miles de euros en el Componente C6 Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, cuyo detalle se acompaña en el cuadro 3 del anexo.

Se ha previsto que los importes recogidos en CoFFEE puedan variar según una metodología de revisión del ciclo anual de planificación, por lo que deberán tomarse los valores recogidos en CoFFEE como los vigentes en cada momento, pudiendo variar de los recogidos en el cuadro 3 del anexo, sin que esto suponga la necesidad de tramitar una modificación del Convenio.

Estos importes, corresponden a la estimación total del coste de esas líneas de inversión ferroviaria de acuerdo con el detalle y especificaciones contenidas en el PRTR sin que quepa interpretarlo como asignación de fondos a ADIF.

Los contratos y expedientes individuales que forman parte de este importe responden a una metodología concreta empleada con el único propósito de estimar el coste total de la inversión ferroviaria, sin que supongan en sí mismos un compromiso o una relación de contratos o actuaciones que desarrollan más allá de lo especificado en el texto del PRTR.

La financiación para estas actuaciones en ADIF se imputará a las partidas presupuestarias 17.50.45AC.742, 17.50.45FA.742, 17.50.45FB.742 Y 17.50.45FC.742 «A ADIF para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia», o sus equivalentes en ejercicios posteriores.

Las actuaciones seleccionadas para el Plan incluyen aquellas que contribuyen a la consecución de los hitos y objetivos comprometidos en el CID y se ajustan a lo descrito en el texto del PRTR y del mismo CID.

Los contratos utilizados para la estimación de los costes totales de las actuaciones descritas no representan una relación de actuaciones del PRTR, por lo que, llegado el caso, no cabría hablar de sustitución de contratos o de modificación del PRTR si esos contratos se sustituyen por otros que contribuyan igualmente a la consecución de los hitos y objetivos comprometidos en el CID y se ajustan a lo descrito en el texto del PRTR y del mismo CID y que, por su similar naturaleza, no invalidan la validez de la estimación de coste total de acuerdo con la metodología utilizada y aprobada por la Comisión y el Consejo.

A efectos de la liquidación de las inversiones vinculadas al MRR-UE que establece el Convenio 2021-2025 y la presente adenda, se seguirá el siguiente procedimiento:

– Las inversiones ejecutadas y registradas en las Cuentas Anuales aprobadas se efectuarán de forma acumulada desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre del ejercicio objeto de liquidación. Los importes resultantes se incluirán en las respectivas liquidaciones provisionales. La Comisión de Seguimiento tomará razón de las mismas.

– ADIF trasladará a la Comisión de Seguimiento las aportaciones recibidas, los objetivos e hitos alcanzados, y la aplicación de las cantidades recibidas a cada uno de los proyectos financiados con cargo al Mecanismo.

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. En caso de no realizarse el gasto o en caso de incumplimiento total o parcial de los objetivos previstos, será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 37 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y en el artículo 7, de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, o los instrumentos normativos que lo sustituya.

#### Cuarta. *Eficacia de la adenda.*

La presente adenda resultará eficaz una vez inscrita en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación de conformidad con el art. 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Asimismo, y será publicada en el «Boletín Oficial del Estado», si bien esta desplegará sus efectos jurídicos desde la entrada en vigor del citado Convenio, es decir, desde el 26 de julio de 2021 para el periodo 2021-2025.

Y, en prueba de conformidad, se firma la presente adenda a la fecha de la firma electrónica.–La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, P. D., el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (OM TMA/1007/2021), Francisco David Lucas Parrón.–La Presidenta de ADIF, María Luisa Domínguez González.

## ANEXO

Cuadro 1. Hitos, objetivos e indicadores del Plan de Recuperación y Resiliencia en los que participa ADIF

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
14	C1.I3	Objetivo.	Líneas ferroviarias de cercanías.	–	Numero (km)	0	200	Q4	2023	Al menos 200 km de líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas en el marco de alguno de los subsistemas siguientes: andenes, vías, electrificación, seguridad y comunicaciones/señalización. La longitud de las líneas ferroviarias de Cercanías que se actualicen debe interpretarse como el tramo situado en zonas urbanas o metropolitanas en el que se haya llevado a cabo una intervención significativa que no represente todo lo que se ha de realizar o reparar. Las intervenciones podrán consistir en electrificación, renovación de vías, mejora de los sistemas de señalización y seguridad y mejoras en las estaciones que vayan más allá del mantenimiento y las reparaciones, y se ejecutarán en el territorio nacional en todos los centros de población a los que llegue la red de Cercanías.
16	C1.I3	Objetivo.	Estaciones de Cercanías mejoradas.	–	Número	0	20	Q4	2023	Al menos 20 estaciones de Cercanías mejoradas por ADIF, principalmente en términos de obras de accesibilidad y vías férreas nuevas o renovadas.
17	C1.I3	Objetivo.	Presupuesto acumulado concedido para inversiones en líneas ferroviarias de corta distancia.	–	En millones EUR	0	1 619	Q4	2024	Publicación en el BOE del presupuesto acumulado concedido para inversiones en líneas ferroviarias de corta distancia; al menos: 1 619 000 000 EUR.
18	C1.I3	Objetivo.	Líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas.	–	Núm (en kms)	200	700	Q2	2026	Al menos 700 km de líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas en el marco de alguno de los subsistemas siguientes: andenes, vías, electrificación, seguridad y comunicaciones/señalización. La longitud de las líneas ferroviarias de Cercanías que se actualicen debe interpretarse como el tramo situado en zonas urbanas o metropolitanas en el que se haya llevado a cabo una intervención significativa que no represente todo lo que se ha de realizar o reparar. Las intervenciones podrán consistir en electrificación, renovación de vías, mejora de los sistemas de señalización y seguridad y mejoras en las estaciones que vayan más allá del mantenimiento y las reparaciones, y se ejecutarán en el territorio nacional en todos los centros de población a los que llegue la red de Cercanías. (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023).
20	C1.I3	Objetivo.	Estaciones de Cercanías mejoradas.	–	Número	20	70	Q2	2026	Al menos 70 estaciones de Cercanías mejoradas por ADIF, principalmente en términos de obras de accesibilidad y vías férreas nuevas o renovadas. (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023).



Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
85	C6.11	Hito.	Red básica de la RTE-T: Adjudicación de proyectos.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto.	–			Q4	2022	<p>Al menos 1 400 000 000 EUR de presupuesto asignado a la red básica de la RTE-T en los corredores siguientes:</p> <p>CORREDOR ATLÁNTICO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Y Vasca: Vitoria-Bilbao-San Sebastián/Astigarraga-Irún.</li> <li>– Valladolid/Palencia-León.</li> <li>– León-La Robla-Pola de Lena.</li> <li>– Zaragoza-Castejón-Pamplona.</li> <li>– Ourense-Monforte.</li> <li>– Talayuela-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz.</li> </ul> <p>CORREDOR MEDITERRÁNEO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frontera francesa-Barcelona/Tarragona-Vandellós.</li> <li>– Sagunto-Teruel-Zaragoza.</li> <li>– Zaragoza-Tarragona.</li> <li>– Castellón-Valencia-La Encina-Alicante.</li> <li>– Murcia-Cartagena.</li> <li>– Murcia-Almería.</li> </ul> <p>CORREDOR ATLÁNTICO/MEDITERRÁNEO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Conexión LAV Barcelona-LAV Levante.</li> <li>– Alcázar de San Juan-Manzanares.</li> <li>– Madrid-Sevilla.</li> </ul> <p>Las obras incluyen los siguientes tipos de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Plataforma. Incluye proyectos que permiten configurar la infraestructura que soportará las vías y que incluye terraplenes, desmontes, viaductos, túneles, etc. Se trata principalmente de construcción de nueva infraestructura.</li> <li>– Reposición de servicios. Incluye actuaciones encaminadas a la reposición de servicios existentes (luz, riego, agua, etc.) que se vean afectados durante la ejecución de las obras ferroviarias.</li> <li>– Vía. Incluye actuaciones para el suministro de materiales y el montaje de las vías férreas (balasto, traviesas, carriles, agujas y aparatos de dilatación) en nuevos tramos ferroviarios, así como la renovación de las vías férreas existentes.</li> <li>– Electricidad. Incluye actuaciones destinadas a la electrificación de líneas, incluyendo: líneas aéreas de contacto, subestaciones de tracción, centros de transformación, telemando de energía, líneas de alta tensión, etc.</li> <li>– Señalización y control de tráfico. Incluye proyectos encaminados a la implementación de nuevos sistemas señalización y control de tráfico (ERTM S).</li> <li>– Telecomunicaciones. Incluye los proyectos relacionados con las telecomunicaciones fijas y móviles en líneas ferroviarias (fibra óptica, GSM-R, etc.).</li> <li>– Estaciones. Incluye la mejora y rehabilitación de estaciones existentes, así como la construcción de nuevas estaciones.</li> </ul>

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
86	C6.11	Objetivo.	Red principal de la RTE-T: progreso de las obras.	–	Número (en km)	0	335	Q4	2024	Al menos 335 kilómetros de obras completadas en la red principal de la RTE-T en los corredores y con las características definidas en el objetivo 85, del cuarto trimestre de 2022.
87	C6.11	Objetivo.	Red principal de la RTE-T: finalización de las obras.	–	Número (en km)	335	1 400	Q2	2026	Al menos 1 400 kilómetros de obras completadas en la red principal de la RTE-T en los corredores y con las características definidas en el objetivo 85, del cuarto trimestre de 2022. (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2024).
88	C6.12	Hito.	Distintos modos de transporte de la red RTE-T (ferrocarril y carretera): adjudicación presupuestaria parcial.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto.	0	0	0	Q4	2022	<p>Presupuesto acumulado adjudicado de al menos 1 000 000 000 EUR (presupuesto total de 1 717 000 000 EUR) para intervenciones en la red no básica RTE-T en diferentes modos de transporte (ferrocarril y carretera). Los proyectos se seleccionarán con arreglo a los criterios de selección siguientes:</p> <p>a) Hacer la red ferroviaria más interoperable fundamentalmente en relación con la RTE-T con obras que abarquen al menos 900 km de la red (1 010 000 000 EUR). Incluirá las intervenciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mejora de la infraestructura tecnológica para la gestión del tráfico ferroviario;</li> <li>– Seguridad (ciberseguridad, instalación de detectores de caída de obstáculos, etc.);</li> <li>– Protecciones acústicas/mapas de ruido;</li> <li>– Desarrollo de la tecnología satélite aplicada a la señalización ferroviaria ERTM S;</li> <li>– Electrificación de secciones (p. ej., Monforte-Lugo);</li> <li>– Renovación de vía (p. ej., Soria-Torralba, Xátiva-Ontinyent y Monforte-Lugo);</li> <li>– Mejora del subsistema control mando y señalización (p. ej., Soria-Torralba y Ávila-Salamanca);</li> <li>– Creación de nuevas secciones o variantes (p. ej., Palencia-Santander, variante de Rincón de Soto y Variante de Ourense).</li> </ul> <p>b) Hacer la red de carreteras más segura con arreglo a la normativa nacional y europea (707 000 000 EUR).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mejora de la seguridad viaria (incluidas actuaciones de seguridad en al menos 80 túneles) y protección de fauna y usuarios vulnerables (357 000 000 EUR).</li> <li>– Sostenibilidad y eficiencia energética y acción contra el ruido (302 000 000 EUR).</li> <li>– Digitalización: implementación de sistemas de monitorización de puentes, túneles, etc., empleando Big Data y el internet de las cosas; digitalización de las carreteras para el seguimiento y el mantenimiento (35 000 000 EUR).</li> <li>– Implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VA O (13 000 000 EUR).</li> <li>– Actualización del anteproyecto primario del enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar (2 300 000 EUR).</li> </ul> <p>Los criterios de selección garantizarán que en el segundo cuatrimestre de 2026 al menos 1 010 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 301 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia).</p>

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
89	C6.I2	Objetivo.	Red no principal de la RTE-T: progreso de las obras ferroviarias.	–	Número (en km)	0	347	Q4	2024	Al menos 347 kilómetros de obras finalizadas con el objetivo de hacer la red ferroviaria más interoperable fundamentalmente en relación con la RTE-T; el objetivo final es que el total de las obras represente al menos 900 kilómetros de red. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en el documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letra a) (hito 88).
92	C6.I2	Objetivo.	RTE-T nueva o mejorada, otras obras.	–	Número (en km)	347	900	Q2	2026	Al menos 900 kilómetros de obras finalizadas con el objetivo de hacer la red ferroviaria más interoperable fundamentalmente en relación con la RTE-T, por medio de obras. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letra a) (hito 88). (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2024).
95	C6.I3	Hito.	Infraestructuras intermodales y logísticas: adjudicación presupuestaria parcial.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto.				Q4	2022	Presupuesto acumulado adjudicado de al menos 330 000 000 EUR (presupuesto total de 974 000 000 EUR) para intervenciones de mejoras de las infraestructuras intermodales y logísticas. Los proyectos se seleccionarán con arreglo a los criterios de selección siguientes: a) Desarrollo y mejora de nueve terminales estratégicas intermodales y logísticas (TILOS) (217 000 000 EUR) para, en algunos casos, hacer que converjan las terminales intermodales con la zona logística y, en todos los casos, impulsar la transferencia modal de mercancías de la carretera al ferrocarril. Estas terminales e instalaciones logísticas son: – Vicálvaro en Madrid; – La Llagosta en Barcelona; – San Luis en Valencia; – Júndiz en Álava; – Instalación logística de Can Tunis (Barcelona); – Terminal de Orduña (Bizkaia); – Instalación logística de Lezo (Gipuzkoa); – Muriedas (Santander); – Terminal de Escombreras (Murcia). b) Mejora del acceso ferroviario a dos puertos españoles (407 700 000 EUR) y del acceso por carretera a un puerto (43 000 000 EUR): – Acceso ferroviario al puerto de A Coruña; – Acceso ferroviario al puerto de Castellón; – Acceso al puerto de Algeciras; – Construcción de apartaderos de 750 metros. c) Mejora de la accesibilidad (diecinueve proyectos) y sostenibilidad (veinticinco proyectos) de los puertos (306 000 000 EUR): – Accesibilidad (176 000 000 EUR): obras de acceso ferroviario incluyendo trabajos de remodelación y mejora, así como obras de nuevo acceso y de mejora del tránsito interno en los puertos, mediante la adaptación de las infraestructuras que dan continuidad a sus accesos terrestres externos.

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
										<p>– Sostenibilidad: adecuación de sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua; planes de mejora de calidad del aire; instalación de redes de energía más eficientes; instalaciones de energía solar fotovoltaica; renovación de redes de alumbrado e instalación de tecnología LED; sistemas de control de consumo eléctrico.</p> <p>El objetivo de la medida es desarrollar el eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (reforma 1), sobre Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes.</p> <p>Los criterios de selección garantizarán que, del objetivo presupuestario total de 974 000 000 EUR, al menos 584 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 217 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p>
96	C6.I3	Hito.	Ejecución presupuestaria de la infraestructura intermodal y logística.	Notificación oficial de ejecución presupuestaria.	0		0	Q4	2024	Presupuesto acumulado ejecutado de al menos 590 000 000 EUR para las estructuras de infraestructura intermodal y logística. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letras a), b) y c) (hito 95).
97	C6.I3	Objetivo.	Infraestructura intermodal y logística.	–	Número	0	12	Q2	2026	Finalización de las obras en nueve terminales estratégicas intermodales y logísticas (Tilos) y tres accesos portuarios nuevos o mejorados para impulsar el transporte ferroviario de mercancías. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letras a) y b) (hito 95).

En caso de discrepancia en la traducción, será válida la redacción dada en la Decisión de la Comisión por la que se aprueban las Disposiciones Operativas entre la Comisión y España de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241. La referencia a ADIF que se realiza en los objetivos 16 y 20 debe entenderse como la suma de ADIF más ADIF-Alta Velocidad.

*Cuadro 2. Indicadores de seguimiento del Plan de Recuperación y Resiliencia en los que participa ADIF*

#	Related measure (reform or investment)	M/T	Name	Qualitative indicators (for milestones)	Quantitative indicators (for targets)			Date for completion	
					Unit	Baseline	Goal	Q	Year
14.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Award (of calls) related to at least 200 km of (Cercanías) rails lines.	–	Number (km)	0	200	Q4	2022
14	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Short distance (Cercanías) rail lines.		Number (km)	0	200	Q4	2023
16.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Award of calls related to at least 12 «Cercanías» stations.		Number	0	12	Q4	2022
16	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Improved «Cercanías» stations.		Number	0	20	Q4	2023
17.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Award of at least EUR 1 160 million for investments in short distance rail lines.		Million EUR	0	1 160	Q2	2023
17	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Cumulative budget awarded for investments in short distance rail lines.		Million EUR	0	1 619	Q4	2024
18.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Short distance (Cercanías) rail lines upgraded.		Number (km)	200	450	Q2	2025
18	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Short distance (Cercanías) rail lines upgraded.		Number (km)	200	700	Q2	2026
20.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Improved «Cercanías» stations.		Number	20	45	Q2	2025
20	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Improved «Cercanías» stations.		Number	20	70	Q2	2026
86.1	C6.I1 Monitoring Indicator.		Core TEN-T network: Progress report on the project awards and on the execution of the works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q3	2023
86	C6.I1 National transmission network: European Corridors.	T	Core TEN-T network: progress of works.		Number (km)	0	335	Q4	2024
87.1	C6.I1 Monitoring Indicator.		Core TEN-T network: Progress report on the project awards and on the execution of the works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q1	2025
87	C6.I1 National transmission network: European Corridors.	T	Core TEN-T network: completion of works.		Number (km)	335	1 400	Q2	2026

#	Related measure (reform or investment)	M/T	Name	Qualitative indicators (for milestones)	Quantitative indicators (for targets)			Date for completion	
					Unit	Baseline	Goal	Q	Year
89.1	C6.I2 Monitoring Indicator.		Non-core TEN-T network: progress on rail works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q3	2023
89	C6.I2 Trans-European Network for Transport Program, other works.	T	Non-core TEN-T network: progress on rail works.		Number (km)	0	347	Q4	2024
92.1	C6.I2 Monitoring Indicator.		New or upgraded TEN-T network, other works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q1	2025
92	C6.I2 Trans-European Network for Transport Program, other works.	T	New or upgraded TEN-T network, other works.		Number (km)	347	900	Q2	2026

*Cuadro 3. Detalle de las inversiones ADIF por Componentes (cifras en miles de euros) según los importes recogidos en CoFFEE en febrero de 2023*

Inversión (IVA no incluido)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2020-2026	Acumulado 2021-2025
Mecanismo de recuperación y resiliencia.	9.453	59.779	887.128	1.071.945	536.128	170.310	1.025	2.735.769	2.725.290
C01.I03.	9.318	38.436	374.793	428.134	173.405	28.595	513	1.053.195	1.043.363
C06.I01.	0	1.713	145.988	193.490	97.976	31.860	0	471.028	471.028
C06.I02.	135	18.041	274.051	260.102	149.344	32.355	512	734.541	733.894
C06.I03.	0	1.589	92.295	190.218	115.404	77.500	0	477.006	477.006

Inversión (IVA no incluido)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2020-2026	Acumulado 2021-2025
Mecanismo de recuperación y resiliencia.	11.438	72.332	1.073.425	1.297.053	648.715	206.076	1.241	3.310.280	3.297.601
C01.I03.	11.275	46.508	453.500	518.042	209.820	34.600	621	1.274.365	1.262.469
C06.I01.	0	2.073	176.646	234.123	118.551	38.551	0	569.944	569.944
C06.I02.	163	21.830	331.602	314.724	180.706	39.150	619	888.794	888.011
C06.I03.	0	1.923	111.677	230.164	139.638	93.775	0	577.177	577.177



## ADENDA AL 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

18 de julio de 2023.

### REUNIDOS

Don Francisco David Lucas Parrón, Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 133/2023, de 21 de febrero, en ejercicio de la competencia para la suscripción de esta adenda establecida en la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados créditos para gastos y delegación de competencias.

Doña María Luisa Domínguez González, Presidenta de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, cargo para la que fue nombrada mediante Real Decreto 670/2021, de 27 de julio, actuando en nombre y representación de la citada entidad en virtud de las competencias que le atribuye el artículo 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. Que el 26 de julio de 2021, de conformidad con el artículo 25.2 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y ADIF-Alta Velocidad, firmaron 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 el apartado 3.3.2 Inversiones financiadas con cargo al MRR-UE de la cláusula novena del mismo se especifica que «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».

II. Los importes de previsión de inversión de actuaciones con financiación a cargo del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia recogidos en 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», y que se recogen en el cuadro 4 del anexo al mismo, se corresponden con los valores incluidos en los anexos de inversiones de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Las actuaciones que justifican estas inversiones se escogieron de forma que estuvieran alineadas con las componentes en las que participa el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, considerando como elegible cualquier gasto realizado desde el 1 de febrero de 2020, y maximizando el impacto en los primeros años del Plan, a ser posible entre 2020 y 2023. Con estas premisas, los contratos seleccionados se correspondían, fundamentalmente, con actuaciones ya en curso y que finalizaran no mucho más tarde de finales de 2023 (con excepción de algunas actuaciones en la red convencional que se consideraba conveniente incluirlas en el Plan).

III. Con posterioridad se publicó el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en los que se especificaba los criterios de elegibilidad de los proyectos. Este Reglamento supone una importante variación respecto a los criterios considerados anteriormente, afectando especialmente el de fecha de inicio de la actuación, ya que establece en su artículo 17.2 que «Las medidas iniciadas a partir del 1 de febrero de 2020 podrán optar a financiación siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento».

Se realizó una consulta aclaratoria a la Comisión para determinar este criterio, siendo la contestación recibida que se considerarán iniciadas aquellas en las que el registro en cuentas nacionales se produzca con posterioridad a dicha fecha. A estos efectos se considera que el momento del registro de la formación bruta de capital asociada a los contratos de construcciones de infraestructuras es de acuerdo al grado de avance, es decir, de acuerdo al importe de la obra ejecutada por el contratista cada mes de acuerdo a los importes acreditados en la correspondiente certificación de obra mensual. Por tanto, sólo serían elegibles aquellos contratos cuya primera certificación fuera posterior al 1 de febrero de 2020.

Motivado por esta aclaración, la selección de proyectos a cofinanciar varía sustancialmente ya que no son objeto de financiación los contratos ya iniciados con anterioridad a febrero de 2020, con una mayor madurez técnica y administrativa, siendo necesario seleccionar otras alternativas que cumplieran el resto de criterios de elegibilidad y permitieran alcanzar los hitos planteados, motivo también de que los importes finalistas sean inferiores a los previstos inicialmente en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

IV. El 27 de abril de 2021 el Consejo de Ministros acordó la aprobación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y su remisión a la Comisión Europea para continuar con el trámite de aprobación previsto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). El pasado 6 de julio de 2021 el Consejo de la Unión Europea, a propuesta de la Comisión Europea, adoptó la Decisión de Ejecución relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

V. Mediante la aprobación de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se configura y desarrolla un Sistema de Gestión orientado a definir, planificar, ejecutar, seguir y controlar los proyectos y subproyectos en los que se

descomponen las medidas (reformas/inversiones) previstas en los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

VI. El 29 de octubre de 2021 se emite la Decisión de la Comisión por la que se aprueban las Disposiciones Operativas entre la Comisión y España de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241, documento ratificado posteriormente por la Comisión y el Reino de España.

En consecuencia, y de conformidad con cuanto antecede, las partes formalizan la presente adenda al «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 periodo 2021-2025» con sujeción a las siguientes

## CLÁUSULAS

Primera. *Objeto y alcance de la adenda.*

La presente adenda se aprueba de acuerdo con lo establecido en el «Convenio entre la Administración General del Estado (AGE) 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», suscrito entre las partes el 26 de julio de 2021 (en adelante Convenio 2021-2025).

El objeto de esta adenda es, una vez realizada la aprobación de la evaluación del «Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) –Financiado por la Unión Europea– NextGenerationEU» de España por las instituciones comunitarias, recoger los objetivos, indicadores y resto de información a cumplimentar en relación con las inversiones y proyectos o actuaciones en las que se materialicen, trasladándose las especialidades respecto a la forma de liquidación que finalmente se aprueben para estas actuaciones. Asimismo, recoger las obligaciones específicas que ADIF-Alta Velocidad asume, como ejecutor de inversiones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR-UE).

Esta aprobación no afecta al Acuerdo de Consejo de Ministros de 29 de junio de 2021, por el que se modifican los límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en aplicación de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 47/2003, General Presupuestaria, y en el artículo 41 del Real Decreto-ley 36/2020, para la ejecución del PRTR, con el fin de adquirir compromisos de gasto futuros en diversas aplicaciones y posibilitar la suscripción del Convenio 2021-2025.

Segunda. *Hitos, objetivos, indicadores y componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.*

El detalle de los hitos, así como de los objetivos, indicadores y resto de información a cumplimentar en relación con las inversiones y proyectos o actuaciones en las que aquellas se materialicen, se recogen en el cuadro 1 del anexo a la presente adenda. Los indicadores de seguimiento se recogen en el cuadro 2 del anexo. Ambos cuadros son acordes con la Decisión de la Comisión por la que se aprueban las Disposiciones Operativas entre la Comisión y España de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241, y del Consejo, de fecha 12 de febrero de 2021, por el que se establece el MRR-UE.

La participación de ADIF-Alta Velocidad se concreta a su vez, en los siguientes componentes:

– Identificación del Componente: C01 Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

• Identificación de la Reforma o Inversión: C01 I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.

- Identificación del Proyecto o Línea de acción: C01.I3.a Inversiones en infraestructuras de Cercanías.

- Identificación del Hito/Objetivo: 14, 16, 17, 18 y 20.

- Identificación del Componente: C6 Estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada.

- Identificación de la Reforma o Inversión: C06 I01 Red Nacional Transporte: Corredores Europeos.

- Identificación del Proyecto o Línea de acción: C06 I01.a Actuaciones en las infraestructuras ferroviarias de la RTE-T, incluidas en los corredores de la Red Básica.

- Identificación del Hito/Objetivo: 85, 86, 87.

- Identificación de la Reforma o Inversión: C06 I02 Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de Transportes – Otras actuaciones.

- Identificación del Proyecto o Línea de acción: C06 I2.a Actuaciones en las infraestructuras ferroviarias de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la Red Básica.

- Identificación del Hito/Objetivo: 88, 89 y 92.

De manera específica, y en base a lo recogido tanto en la normativa comunitaria como en las órdenes ministeriales HFP/1030/2021 y HFP/1031/2021 se velará especialmente por el cumplimiento de los siguientes aspectos:

- Dar cumplimiento a las obligaciones que, el artículo 22 del Reglamento 2021/241, así como el Reglamento 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, impone a España en relación con los intereses financieros de la Unión como beneficiario de los fondos del MRR-UE. Por ello, ADIF-Alta Velocidad deberá disponer de un «Plan de Medidas Antifraude» que le permita garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos correspondientes se han utilizado de conformidad con las medidas de prevención, detección y corrección del fraude, corrupción y conflictos de interés.

- 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, respetando los límites establecidos con las ayudas del Estado y la prevención de la doble financiación.

- ADIF-Alta Velocidad, como entidad ejecutora, deberá aportar la identificación del receptor final de los fondos: titulares reales, beneficiarios, contratistas y subcontratistas.

- ADIF-Alta Velocidad, como entidad ejecutora, deberá recabar el compromiso expreso de los receptores finales de los fondos y demás personas o entidades que intervengan en su aplicación, a la sujeción a los controles de los organismos europeos (CE, OLAF, TC, EPPO).

- ADIF-Alta Velocidad, como entidad ejecutora, deberá mantener actualizada la información sobre los proyectos, subproyectos y/o líneas de acción de forma continua y permanente a través del sistema de información de gestión y seguimiento del PRTR, de acuerdo con los criterios de la Secretaría General de Fondos Europeos (en su calidad de Autoridad Responsable). Igualmente, deberá disponer de los sistemas de control interno que garanticen la validez y fiabilidad de los datos facilitados y trazabilidad.

- ADIF-Alta Velocidad, como entidad ejecutora, deberá mantener permanentemente actualizada la información relativa a los hitos y objetivos que les corresponda con información del progreso de los indicadores asociados a los mismos, así como el resto de exigencias contenidas en el Reglamento (UE) 2021/241. Esta actualización continua hará posible el seguimiento de la ejecución del PRTR por parte de la Secretaría General

de Fondos Europeos (en su calidad de Autoridad Responsable) y el formato de la información a remitir se ajustará a las especificaciones de la citada Secretaría y de la IGAE (en su calidad de Autoridad de Control).

– En los proyectos y subproyectos que se desarrollen en ejecución del PRTR deberá exhibirse de forma correcta y destacada el emblema de la UE con una declaración de financiación adecuada que diga (traducida a las lenguas cooficiales cuando proceda) «financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU», junto al logo del PRTR, disponible en el link <https://planderrecuperacion.gob.es/identidad-visual>, así como supervisar que los adjudicatarios harán mención del origen de esta financiación y velarán por darle visibilidad, en particular cuando promuevan las acciones y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público. Cuando el perceptor de los fondos sea poder adjudicador deberá transferir, si no lo realiza por sí mismo, dicha responsabilidad a los contratistas o subcontratistas.

– La Subsecretaría del MITMA como Ministerio responsable, elaborará el Informe de Gestión con periodicidad semestral (30 de junio y 31 de diciembre) con el objeto de mostrar el resultado de cada componente en términos de hitos, objetivos e indicadores, así como volumen de recursos empleados en su consecución. Este Informe se pondrá por parte de la Secretaría General de Fondos Europeos (en su calidad de Autoridad Responsable) a disposición de la IGAE (en su calidad de Autoridad de Control), según lo recogido en el artículo 12.2 de la Orden HFP/1030/2021, que, junto con las auditorías realizadas por esta última, constituirán la Declaración de Gestión, que tendrá el alcance y se elaborará según lo definido en el artículo 13 de la Orden HFP/1030/2021.

– Recoger en el sistema de información y seguimiento que la Comisión ponga a disposición de los Estados Miembros, los datos asociados a los proyectos y expedientes financiados.

En todo caso, se cumplirán el resto de aspectos de aplicación recogidos tanto en la normativa comunitaria como en las órdenes ministeriales HFP/1030/2021 y HFP/1031/2021.

En materia de conflicto de intereses, se cumplirán los aspectos recogidos en la Orden HFP/55/2023, de 24 de enero, relativa al análisis sistemático del riesgo de conflicto de interés en los procedimientos que ejecutan el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que desarrolla la disposición adicional centésima décima segunda de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, o los instrumentos normativos que las sustituyan

### Tercera. *Inversiones financiadas con cargo al MRR-UE.*

La metodología utilizada por ADIF-Alta Velocidad y el coste total que resulta de su aplicación, fueron trasladados a la Comisión Europea para su validación en documentos separados que fueron aprobados por la citada Comisión y, posteriormente por el Consejo.

Los importes aprobados por las instituciones comunitarias de las inversiones del MRR-UE de acuerdo con los nuevos criterios de elegibilidad de los proyectos, y que se han registrado en el sistema de información CoFFEE (presupuesto previsto sin IVA), ascienden actualmente para el período 2020-2026 a un total de 3.181.357 miles de euros (importe que no incluye IVA) de los que corresponden al período del Convenio 2021-2025 un importe de 3.041.902 miles de euros. Estos importes no incluyen la financiación de actuaciones de gobernanza.

La distribución entre componentes del importe con el que ADIF-Alta Velocidad participa en el PRTR, a lo largo de todo el periodo mencionado, según los importes actualmente recogidos en CoFFEE, es de 428.269 miles de euros en el Componente C1 Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos Urbanos y de 2.753.088 miles de euros en el Componente C6 Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, cuyo detalle se acompaña en el cuadro 3 del anexo.



Se ha previsto que los importes recogidos en CoFFEE puedan variar según una metodología de revisión del ciclo anual de planificación, por lo que deberán tomarse los valores recogidos en CoFFEE como los vigentes en cada momento, pudiendo variar de los recogidos en el cuadro 3 del anexo, sin que esto suponga la necesidad de tramitar una modificación del Convenio.

Estos importes, corresponden a la estimación total del coste de esas líneas de inversión ferroviaria de acuerdo con el detalle y especificaciones contenidas en el PRTR sin que quepa interpretarlo como asignación de fondos a ADIF-Alta Velocidad.

Los contratos y expedientes individuales que forman parte de este importe responden a una metodología concreta empleada con el único propósito de estimar el coste total de la inversión ferroviaria, sin que supongan en sí mismos un compromiso o una relación de contratos o actuaciones que desarrollan más allá de lo especificado en el texto del PRTR.

La financiación para estas actuaciones en ADIF-Alta Velocidad se imputará a las partidas presupuestarias 17.50.45AC.746, 17.50.45FA.746 y 17.50.45FB.746 «A ADIF-Alta Velocidad para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia», o sus equivalentes en ejercicios posteriores.

Las actuaciones seleccionadas para el Plan incluyen aquellas que contribuyen a la consecución de los hitos y objetivos comprometidos en el CID y se ajustan a lo descrito en el texto del PRTR y del mismo CID.

Los contratos utilizados para la estimación de los costes totales de las actuaciones descritas no representan una relación de actuaciones del PRTR, por lo que, llegado el caso, no cabría hablar de sustitución de contratos o de modificación del PRTR si esos contratos se sustituyen por otros que contribuyan igualmente a la consecución de los hitos y objetivos comprometidos en el CID y se ajustan a lo descrito en el texto del PRTR y del mismo CID y que, por su similar naturaleza, no invalidan la validez de la estimación de coste total de acuerdo con la metodología utilizada y aprobada por la Comisión y el Consejo.

A efectos de la liquidación de las inversiones vinculadas al MRR-UE que establece el Convenio 2021-2025 y la presente adenda, se seguirá el siguiente procedimiento:

– Las inversiones ejecutadas y registradas en las Cuentas Anuales aprobadas se efectuarán de forma acumulada desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre del ejercicio objeto de liquidación. Los importes resultantes se incluirán en las respectivas liquidaciones provisionales. La Comisión de Seguimiento tomará razón de las mismas.

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

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. En caso de no realizarse el gasto o en caso de incumplimiento total o parcial de los objetivos previstos, será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 37 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y en el artículo 7, de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, o los instrumentos normativos que lo sustituya.



Cuarta. *Eficacia de la adenda.*

La presente adenda resultará eficaz una vez inscrita en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación de conformidad con el art. 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Asimismo, y será publicada en el «Boletín Oficial del Estado», si bien esta desplegará sus efectos jurídicos desde la entrada en vigor del citado Convenio, es decir, desde el 26 de julio de 2021 para el período 2021-2025.

Y, en prueba de conformidad, se firma la presente adenda a la fecha de la firma electrónica.–La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, P. D., el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (OM TMA/1007/2021), Francisco David Lucas Parrón.–La Presidenta de ADIF-Alta Velocidad, María Luisa Domínguez González.

## ANEXO

Cuadro 1. Hitos, objetivos e indicadores del Plan de Recuperación y Resiliencia en los que participa ADIF-Alta Velocidad

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
14	C1.I3	Objetivo.	Líneas ferroviarias de cercanías.	–	Numero (km)	0	200	Q4	2023	Al menos 200 km de líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas en el marco de alguno de los subsistemas siguientes: andenes, vías, electrificación, seguridad y comunicaciones/señalización. La longitud de las líneas ferroviarias de Cercanías que se actualicen debe interpretarse como el tramo situado en zonas urbanas o metropolitanas en el que se haya llevado a cabo una intervención significativa que no represente todo lo que se ha de realizar o reparar. Las intervenciones podrán consistir en electrificación, renovación de vías, mejora de los sistemas de señalización y seguridad y mejoras en las estaciones que vayan más allá del mantenimiento y las reparaciones, y se ejecutarán en el territorio nacional en todos los centros de población a los que llegue la red de Cercanías.
16	C1.I3	Objetivo.	Estaciones de Cercanías mejoradas.	–	Número	0	20	Q4	2023	Al menos 20 estaciones de Cercanías mejoradas por ADIF, principalmente en términos de obras de accesibilidad y vías férreas nuevas o renovadas.
17	C1.I3	Objetivo.	Presupuesto acumulado concedido para inversiones en líneas ferroviarias de corta distancia.	–	En millones EUR	0	1 619	Q4	2024	Publicación en el BOE del presupuesto acumulado concedido para inversiones en líneas ferroviarias de corta distancia; al menos: 1 619 000 000 EUR.
18	C1.I3	Objetivo.	Líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas.	–	Núm (en kms)	200	700	Q2	2026	Al menos 700 km de líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas en el marco de alguno de los subsistemas siguientes: andenes, vías, electrificación, seguridad y comunicaciones/señalización. La longitud de las líneas ferroviarias de Cercanías que se actualicen debe interpretarse como el tramo situado en zonas urbanas o metropolitanas en el que se haya llevado a cabo una intervención significativa que no represente todo lo que se ha de realizar o reparar. Las intervenciones podrán consistir en electrificación, renovación de vías, mejora de los sistemas de señalización y seguridad y mejoras en las estaciones que vayan más allá del mantenimiento y las reparaciones, y se ejecutarán en el territorio nacional en todos los centros de población a los que llegue la red de Cercanías. (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023).
20	C1.I3	Objetivo.	Estaciones de Cercanías mejoradas.	–	Número	20	70	Q2	2026	Al menos 70 estaciones de Cercanías mejoradas por ADIF, principalmente en términos de obras de accesibilidad y vías férreas nuevas o renovadas. (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023).

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
85	C6.11	Hito.	Red básica de la RTE-T: Adjudicación de proyectos.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto.	-			Q4	2022	<p>Al menos 1 400 000 000 EUR de presupuesto asignado a la red básica de la RTE-T en los corredores siguientes:</p> <p>CORREDOR ATLÁNTICO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Y Vasca: Vitoria-Bilbao-San Sebastián/Astigarraga-Irún.</li> <li>- Valladolid/Palencia-León.</li> <li>- León-La Robla-Pola de Lena.</li> <li>- Zaragoza-Castejón-Pamplona.</li> <li>- Ourense-Monforte.</li> <li>- Talayuela-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz.</li> </ul> <p>CORREDOR MEDITERRÁNEO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frontera francesa-Barcelona/Tarragona-Vandellós.</li> <li>- Sagunto-Teruel-Zaragoza.</li> <li>- Zaragoza-Tarragona.</li> <li>- Castellón-Valencia-La Encina-Alicante.</li> <li>- Murcia-Cartagena.</li> <li>- Murcia-Almería.</li> </ul> <p>CORREDOR ATLÁNTICO/MEDITERRÁNEO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conexión LAV Barcelona-LAV Levante.</li> <li>- Alcázar de San Juan-Manzanares.</li> <li>- Madrid-Sevilla.</li> </ul> <p>Las obras incluyen los siguientes tipos de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plataforma. Incluye proyectos que permiten configurar la infraestructura que soportará las vías y que incluye terraplenes, desmontes, viaductos, túneles, etc. Se trata principalmente de construcción de nueva infraestructura.</li> <li>- Reposición de servicios. Incluye actuaciones encaminadas a la reposición de servicios existentes (luz, riego, agua, etc.) que se vean afectados durante la ejecución de las obras ferroviarias.</li> <li>- Vía. Incluye actuaciones para el suministro de materiales y el montaje de las vías férreas (balasto, traviesas, carriles, agujas y aparatos de dilatación) en nuevos tramos ferroviarios, así como la renovación de las vías férreas existentes.</li> <li>- Electricidad. Incluye actuaciones destinadas a la electrificación de líneas, incluyendo: líneas aéreas de contacto, subestaciones de tracción, centros de transformación, telemando de energía, líneas de alta tensión, etc.</li> <li>- Señalización y control de tráfico. Incluye proyectos encaminados a la implementación de nuevos sistemas señalización y control de tráfico (ERTM S).</li> <li>- Telecomunicaciones. Incluye los proyectos relacionados con las telecomunicaciones fijas y móviles en líneas ferroviarias (fibra óptica, GSM -R, etc.).</li> <li>- Estaciones. Incluye la mejora y rehabilitación de estaciones existentes, así como la construcción de nuevas estaciones.</li> </ul>

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
86	C6.11	Objetivo.	Red principal de la RTE-T: progreso de las obras.	–	Número (en km)	0	335	Q4	2024	Al menos 335 kilómetros de obras completadas en la red principal de la RTE-T en los corredores y con las características definidas en el objetivo 85, del cuarto trimestre de 2022.
87	C6.11	Objetivo.	Red principal de la RTE-T: finalización de las obras.	–	Número (en km)	335	1 400	Q2	2026	Al menos 1 400 kilómetros de obras completadas en la red principal de la RTE-T en los corredores y con las características definidas en el objetivo 85, del cuarto trimestre de 2022. (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2024).
88	C6.12	Hito.	Distintos modos de transporte de la red RTE-T (ferrocarril y carretera): adjudicación presupuestaria parcial.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto.	0		0	Q4	2022	<p>Presupuesto acumulado adjudicado de al menos 1 000 000 000 EUR (presupuesto total de 1 717 000 000 EUR) para intervenciones en la red no básica RTE-T en diferentes modos de transporte (ferrocarril y carretera). Los proyectos se seleccionarán con arreglo a los criterios de selección siguientes:</p> <p>a) Hacer la red ferroviaria más interoperable fundamentalmente en relación con la RTE-T con obras que abarquen al menos 900 km de la red (1 010 000 000 EUR). Incluirá las intervenciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mejora de la infraestructura tecnológica para la gestión del tráfico ferroviario;</li> <li>– Seguridad (ciberseguridad, instalación de detectores de caída de obstáculos, etc.);</li> <li>– Protecciones acústicas/mapas de ruido;</li> <li>– Desarrollo de la tecnología satélite aplicada a la señalización ferroviaria ERTM S;</li> <li>– Electrificación de secciones (p. ej., Monforte-Lugo);</li> <li>– Renovación de vía (p. ej., Soria-Torralba, Xátiva-Ontinyent y Monforte-Lugo);</li> <li>– Mejora del subsistema control mando y señalización (p. ej., Soria-Torralba y Ávila-Salamanca);</li> <li>– Creación de nuevas secciones o variantes (p. ej., Palencia-Santander, variante de Rincón de Soto y Variante de Ourense).</li> </ul> <p>b) Hacer la red de carreteras más segura con arreglo a la normativa nacional y europea (707 000 000 EUR).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mejora de la seguridad viaria (incluidas actuaciones de seguridad en al menos 80 túneles) y protección de fauna y usuarios vulnerables (357 000 000 EUR).</li> <li>– Sostenibilidad y eficiencia energética y acción contra el ruido (302 000 000 EUR).</li> <li>– Digitalización: implementación de sistemas de monitorización de puentes, túneles, etc., empleando Big Data y el internet de las cosas; digitalización de las carreteras para el seguimiento y el mantenimiento (35 000 000 EUR).</li> <li>– Implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VA O (13 000 000 EUR).</li> <li>– Actualización del anteproyecto primario del enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar (2 300 000 EUR).</li> </ul> <p>Los criterios de selección garantizarán que en el segundo cuatrimestre de 2026 al menos 1 010 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 301 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia).</p>

Número	Medida	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para los hitos)	Indicadores cuantitativos (para los objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
					Unidad	Valor de referencia	Meta	Trimestre	Año	
89	C6.I2	Objetivo.	Red no principal de la RTE-T: progreso de las obras ferroviarias.	–	Número (en km)	0	347	Q4	2024	Al menos 347 kilómetros de obras finalizadas con el objetivo de hacer la red ferroviaria más interoperable fundamentalmente en relación con la RTE-T; el objetivo final es que el total de las obras represente al menos 900 kilómetros de red. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en el documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letra a) (hito 88).
92	C6.I2	Objetivo.	RTE-T nueva o mejorada, otras obras.	–	Número (en km)	347	900	Q2	2026	Al menos 900 kilómetros de obras finalizadas con el objetivo de hacer la red ferroviaria más interoperable fundamentalmente en relación con la RTE-T, por medio de obras. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letra a) (hito 88). (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2024).

En caso de discrepancia en la traducción, será válida la redacción dada en la Decisión de la Comisión por la que se aprueban las Disposiciones Operativas entre la Comisión y España de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/241. La referencia a ADIF que se realiza en los objetivos 16 y 20 debe entenderse como la suma de ADIF más ADIF-Alta Velocidad.

*Cuadro 2. Indicadores de seguimiento del Plan de Recuperación y Resiliencia en los que participa ADIF-Alta Velocidad*

#	Related measure (reform or investment)	M/T	Name	Qualitative indicators (for milestones)	Quantitative indicators (for targets)			Date for completion	
					Unit	Baseline	Goal	Q	Year
14.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Award (of calls) related to at least 200 km of (Cercanías) rails lines.	–	Number (km)	0	200	Q4	2022
14	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Short distance (Cercanías) rail lines.		Number (km)	0	200	Q4	2023
16.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Award of calls related to at least 12 «Cercanías» stations.		Number	0	12	Q4	2022
16	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Improved «Cercanías» stations.		Number	0	20	Q4	2023
17.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Award of at least EUR 1 160 million for investments in short distance rail lines.		Million EUR	0	1 160	Q2	2023
17	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Cumulative budget awarded for investments in short distance rail lines.		Million EUR	0	1 619	Q4	2024
18.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Short distance (Cercanías) rail lines upgraded.		Number (km)	200	450	Q2	2025
18	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Short distance (Cercanías) rail lines upgraded.		Number (km)	200	700	Q2	2026
20.1	C1.I3 Monitoring Indicator.		Improved «Cercanías» stations.		Number	20	45	Q2	2025
20	C1.I3 Measures to improve the quality and reliability of rail transport services.	T	Improved «Cercanías» stations.		Number	20	70	Q2	2026
86.1	C6.I1 Monitoring Indicator.		Core TEN-T network: Progress report on the project awards and on the execution of the works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q3	2023
86	C6.I1 National transmission network: European Corridors.	T	Core TEN-T network: progress of works.		Number (km)	0	335	Q4	2024
87.1	C6.I1 Monitoring Indicator.		Core TEN-T network: Progress report on the project awards and on the execution of the works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q1	2025
87	C6.I1 National transmission network: European Corridors.	T	Core TEN-T network: completion of works.		Number (km)	335	1 400	Q2	2026



#	Related measure (reform or investment)	M/T	Name	Qualitative indicators (for milestones)	Quantitative indicators (for targets)			Date for completion	
					Unit	Baseline	Goal	Q	Year
89.1	C6.I2 Monitoring Indicator.		Non-core TEN-T network: progress on rail works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q3	2023
89	C6.I2 Trans-European Network for Transport Program, other works.	T	Non-core TEN-T network: progress on rail works.		Number (km)	0	347	Q4	2024
92.1	C6.I2 Monitoring Indicator.		New or upgraded TEN-T network, other works.	Progress report on the project awards and on the execution of the works.				Q1	2025
92	C6.I2 Trans-European Network for Transport Program, other works.	T	New or upgraded TEN-T network, other works.		Number (km)	347	900	Q2	2026

Cuadro 3. Detalle de las inversiones ADIF-Alta Velocidad por Componentes (cifras en miles de euros) según los importes recogidos en CoFFEE en febrero de 2023

Inversión (IVA no incluido)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2020-2026	Acumulado 2021-2025
Mecanismo de recuperación y resiliencia.	15.147	131.607	850.393	973.501	698.170	388.230	124.309	3.181.358	3.041.902
C01.I03.	2.590	8.733	125.148	169.757	64.645	20.542	36.855	428.270	388.824
C06.I01.	12.557	117.886	635.426	703.452	560.554	367.379	87.453	2.484.707	2.384.697
C06.I02.	0	4.989	89.819	100.292	72.971	309	0	268.381	268.381

Inversión (IVA no incluido)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2020-2026	Acumulado 2021-2025
Mecanismo de recuperación y resiliencia.	18.328	159.245	1.028.976	1.177.937	844.786	469.759	150.413	3.849.443	3.680.702
C01.I03.	3.134	10.566	151.429	205.406	78.220	24.856	44.595	518.207	470.477
C06.I01.	15.193	142.642	768.866	851.177	678.270	444.529	105.818	3.006.495	2.885.484
C06.I02.	0	6.037	108.681	121.354	88.295	374	0	324.741	324.741