

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**2970** *Resolución de 22 de diciembre de 2025, de la Secretaría General de Transporte Terrestre, por la que se publica la segunda Adenda del Convenio de gestión directa con la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal.*

Con fecha 19 de diciembre de 2025, se ha suscrito la Adenda 2 al Convenio de Gestión Directa entre la Administración General del Estado y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal.

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 dicha adenda que figura como anexo a esta resolución, así como la versión consolidada del convenio según lo previsto por la misma.

Madrid, 22 de diciembre de 2025.—La Secretaria General de Transporte Terrestre, Rocío Báguena Rodríguez.

#### ANEXO

**Adenda n.º 2 al Convenio de Gestión Directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA», por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal**

Madrid, 19 de diciembre de 2025.

#### REUNIDOS

Don José Antonio Santano Clavero, Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, nombrado para dicho cargo por Real Decreto 967/2023, de 28 de noviembre, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 62.2 g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y,

De otra parte, doña Rocío Báguena Rodríguez, Presidenta del Consejo de Administración de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA» (SEITT), cargo para el que fue nombrado por el Consejo de Administración de la sociedad en su reunión de fecha 19 de mayo de 2025.

(En adelante, cada una «la Parte» y conjuntamente, «las Partes»).

Las Partes, en la representación que ostentan, se reconocen capacidad para formalizar la presente Adenda n.º 2 al convenio de Gestión Directa y, a tal efecto

#### MANIFIESTAN

Primero.

En virtud de lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, el 22 de diciembre de 2022 se suscribió el Convenio

de Gestión Directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA» (en adelante SEITT), por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal, cuyo objeto es regular las relaciones entre la Administración General del Estado (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en adelante MTMS) y SEITT para atribuir a esta última la gestión directa de la explotación y conservación, de determinadas autopistas y tramos de autovías y carreteras de titularidad estatal, según las previsiones de su cláusula primera, entre las que se incluye la autopista de peaje AP-7 Circunvalación de Alicante (en adelante Circunvalación de Alicante).

El citado Convenio de Gestión Directa (en adelante Convenio de gestión), fue modificado por Adenda de 14 de noviembre de 2023, con el objeto de incorporar los aspectos concretos relativos a la financiación y condiciones de colaboración de SEITT con el MTMS, como Entidad Instrumental para el desarrollo de actuaciones del proyecto «C06.I02.P03 – Actuaciones en la Red de Carreteras del Estado» del PRTR, del cual el citado Ministerio es entidad ejecutora y la Dirección General de Carreteras realiza las funciones de órgano gestor, recogiendo las obligaciones que la financiación a través de este mecanismo supone para cada parte.

#### Segundo.

El artículo 22 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (en adelante LC), establece que «la utilización de la carretera por el usuario será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno». Asimismo, el apartado 2 de la disposición adicional séptima de la citada LC, modificada por el Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras, autoriza expresamente a SEITT a que cobre a los usuarios las tarifas que fije el Consejo de Ministros.

Con fecha 3 de diciembre de 2024, el Consejo de Ministros aprobó las tarifas aplicables a las carreteras gestionadas por SEITT para el periodo 2025-2032, habiendo entrado estas en vigor el 1 de enero de 2025.

#### Tercero.

El apartado sexto del mencionado Acuerdo de Consejo de Ministros de 3 de diciembre de 2024 establece además que, la Secretaría General de Transporte Terrestre, a propuesta de la persona que ostente la Dirección General de SEITT y una vez aprobada dicha propuesta por la Comisión de Seguimiento y Control del Convenio vigente, podrá autorizar bonificaciones temporales de tarifas por motivos de carácter medioambiental o de mejora del nivel de servicio en otras carreteras de la Red de Carreteras del Estado, en consonancia con lo establecido en el punto 4.3 de la cláusula cuarta del convenio.

Sin perjuicio de lo anterior, también se establece en el citado apartado sexto de este Acuerdo de Consejo de Ministros que, cuando por condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria o la adecuada explotación de las carreteras del Estado se derive la necesidad de desviar el tráfico de los vehículos que se determine, por la totalidad o parte de una autopista explotada por SEITT, en aplicación del artículo 38.2 de la LC, la persona que ostente la Secretaría General de Transporte Terrestre, a propuesta de la persona que ostente la Dirección General de Carreteras, podrá acordar las condiciones de utilización de la autopista con carácter temporal, incluyendo en casos justificados la reducción o gratuidad del correspondiente peaje, durante el periodo necesario, de acuerdo con las previsiones del citado artículo.

#### Cuarto.

Con los antecedentes mencionados, el 10 de julio de 2024, mediante resolución de la Secretaría General de Transporte Terrestre, a propuesta del Director General de SEITT, se autorizó a esta sociedad a la aplicación de bonificaciones temporales del 100% en

todos los recorridos actualmente sujetos a peaje de la autopista Circunvalación de Alicante, con el objetivo de realizar una prueba piloto que permitiera comprobar si el uso de la mencionada autopista resultaría eficaz como alternativa a la autovía A-70 para el tráfico, especialmente de largo recorrido, contribuyendo así a la descongestión de esta última. La citada resolución estableció un período de vigencia para la bonificación temporal comprendido entre el 16 de julio de 2024 hasta el 15 de octubre de 2024, ambos inclusive.

Los datos en su momento analizados pusieron de manifiesto, de forma preliminar, efectos beneficiosos en la autovía A-70 sobre el nivel de servicio, la seguridad vial y el medioambiente. Sin embargo, se consideró necesario ampliar el periodo de observación para confirmar que resultaba representativo del comportamiento habitual del tráfico, permitiendo así descartar los efectos sobre la demanda de periodos estivales o vacacionales.

Es por ello que, mediante nueva resolución de 8 de octubre de 2024 de la Secretaria General de Transporte Terrestre, a propuesta del Director General de SEITT, se autorizó una prórroga de la bonificación de 4 meses adicionales, extendiendo la vigencia de la medida hasta el 15 de febrero de 2025.

De los análisis realizados por la Dirección General de Carreteras durante los meses en los que estuvo aplicándose la bonificación temporal, se concluyó que los indudables beneficios socio-económicos y ambientales derivados de la citada bonificación, así como los ahorros en términos de inversión para el MTMS, aconsejaban, según el citado Ministerio y por razones de interés general, liberar definitivamente de peaje la autopista Circunvalación de Alicante.

Para ello, este Ministerio consideró necesario impulsar los trámites administrativos precisos tendentes a que la liberación del peaje se lleve a cabo por los órganos competentes y se adapte el convenio que regula el régimen de gestión actual de la autopista. A estos efectos, teniendo en cuenta que la tramitación administrativa para modificar dicho régimen de gestión de la autopista no es inmediata, y con el objeto de no interrumpir los beneficios sociales y ambientales derivados de la gratuidad para el usuario de la autopista, mediante resolución de 12 de febrero de 2025 de la Secretaria General de Transporte Terrestre, a propuesta del Director General de SEITT, se autorizó una segunda prórroga de la bonificación de, como máximo, 12 meses adicionales, extendiendo la vigencia de la medida hasta el 15 de febrero de 2026, suficiente para culminar los trámites administrativos que conduzcan, en su caso, a la liberación definitiva de peaje de esta autopista.

Quinto.

Una vez que se libere de peaje la autopista Circunvalación de Alicante y que, por tanto, SEITT deje de percibir definitivamente los ingresos provenientes del cobro al usuario, se ha considerado que la gestión más eficiente de los recursos aconseja que la Dirección General de Carreteras del MTMS sea el Órgano que asuma la futura gestión de la autopista.

No obstante, y dado que se requiere de un plazo adecuado para que la Dirección General de Carreteras realice los trabajos preparatorios que le permitan llevar a cabo la conservación de la autopista y su gestión, resulta preciso articular un período transitorio en el que SEITT continúe asumiendo la gestión de esta, ya sin cobro de peaje.

Durante dicho período transitorio, se tendrán que impulsar cuantos trámites administrativos sean necesarios para que la gestión y la conservación de la autopista pasen a la Dirección General de Carreteras a la fecha en que finalice dicho período transitorio.

Sexto.

Con fecha 17 de julio de 2025, la Comisión de Seguimiento y Control del convenio de gestión a propuesta de SEITT, acordó proponer la liberación del peaje de la autopista

Circunvalación de Alicante. Asimismo, con fecha 9 de diciembre de 2025, el Consejo de Ministros aprobó dicha modificación mediante Acuerdo por el que se adapta el régimen tarifario de la citada autopista a la nueva situación y se dejan sin efectos las bonificaciones existentes.

Séptimo.

La cláusula tercera del convenio de gestión prevé en su punto 3.1 que los proyectos de obras relativos a actuaciones que formen parte de la Red de Carreteras del Estado deberán ser supervisados y aprobados por el MTMS. Asimismo, el artículo 32.3 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, atribuye a la Dirección General de Carreteras la aprobación provisional y la definitiva de los estudios y proyectos de carreteras excepto cuando el expediente haya sido sometido al trámite de información pública, en cuyo caso corresponde la aprobación definitiva al titular de este Departamento, sin perjuicio de las delegaciones que pueda efectuar.

No obstante, durante la aplicación de estas premisas en los procedimientos de redacción de proyectos y ejecución de obras, se han identificado una serie de dificultades operativas que sugieren la conveniencia de matizar esta regulación recogida en el convenio para mejorar estos procesos.

Es por ello por lo que, mediante la presente adenda, se procede a adaptar la redacción del punto 3.1 de la cláusula tercera para establecer que los proyectos de obras ejecutadas por SEITT relativos a actuaciones que formen parte de la Red de Carreteras del Estado deberán ser supervisados por esta sociedad y aprobados por el MTMS.

De esta manera SEITT llevará a cabo la supervisión y el Ministerio mantiene la potestad de la aprobación de los proyectos y sus modificaciones de acuerdo a lo previsto en la legislación sectorial sobre carreteras del Estado y a los efectos de esta, sin perjuicio de las obligaciones que establece la legislación sobre contratos, que deben ser atendidas por SEITT en su calidad de órgano de contratación, habiendo sido confirmada esta forma de actuación por informe de la abogacía del Estado en el MTMS, de fecha de 21 de febrero de 2025.

Octavo.

Por otro lado, en el punto 3.2 de la citada cláusula tercera se prevé la posibilidad de que SEITT pueda celebrar contratos con terceros en ejercicio de las funciones de conservación y explotación que se le atribuyen.

En desarrollo de estas funciones y con el fin de contribuir al despliegue de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos que está realizando el Estado para permitir el cumplimiento de los objetivos de descarbonización del transporte, SEITT está promoviendo la ejecución de este tipo de instalaciones en excedentes de expropiaciones actualmente afectas al servicio de la carretera.

Igualmente está considerando otras actuaciones, en línea con los objetivos de sostenibilidad y eficiencia energética del MTMS reflejados en su Plan Estratégico, la implantación de sumideros de CO<sub>2</sub> que puedan generar créditos de carbono, la instalación de, al menos, un parking seguro para camiones en terrenos, y la instalación de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en túneles y centros de control, así como para la generación de energía verde y la autosuficiencia energética de la sociedad. La mayoría de estas actuaciones podrían desarrollarse mediante contratos, en los que el período de recuperación de la inversión pudiera exceder el plazo temporal vigente que resta al convenio. Es por ello por lo que se modifica este punto de la citada cláusula tercera, para permitir que SEITT pueda licitar actuaciones cuyo periodo concesional exceda del plazo del actual convenio, siempre que el objeto de dichos contratos no implique gastos fuera del plazo vigente del convenio de gestión.

Noveno.

El punto 3.4 de la cláusula tercera del convenio vigente establece que, cuando de la aplicación del artículo 38.2 de la LC, se derive la necesidad de desviar el tráfico de los vehículos que se determine por la totalidad o parte de una autopista explotada por SEITT, el Secretario General de Infraestructuras (actual Secretaria General de Transporte Terrestre) podrá acordar dicho desvío y fijará las condiciones de utilización de la autopista con carácter temporal.

No obstante, esta cláusula, en el momento de la firma del convenio, no tuvo en cuenta que, como ya prevé en el apartado sexto del punto primero del Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de diciembre de 2024 por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado, se deba analizar la incidencia de la medida en el Plan Económico de la Empresa, con el objeto de tomar, en su caso, las medidas pertinentes para el mantenimiento del equilibrio económico de la Sociedad, por parte del MTMS. Es por ello por lo que resulta preciso armonizar en este sentido la redacción de dicho punto.

Asimismo, es preciso incluir en la redacción las previsiones que han de tenerse en cuenta cuando las circunstancias similares a las previstas en el artículo 38 de la LC se produzcan en carreteras que no sean de titularidad del Estado, y sea preciso tomar medidas urgentes en cuanto que afecten a alguna de las autopistas gestionadas por SEITT.

Décimo.

En la cláusula cuarta del convenio de gestión se define la forma de financiación de la actividad que SEITT tiene encomendada, de acuerdo con las previsiones de un modelo económico, basado en las previsiones del Plan Estratégico para el periodo 2023-2032, aprobado el 26 de octubre de 2022 por el Consejo de Administración de la Sociedad, previa conformidad, dada el 6 de octubre del mismo año por la Dirección General de Patrimonio del Estado del Ministerio de Hacienda y de unas determinadas hipótesis de ingresos. En esta financiación se prevé también la ejecución de las inversiones de reforma, modernización, reposición y gran reparación necesarias para conseguir una infraestructura en correcto estado de funcionamiento, además de las relacionadas con la gestión.

El coste de dichas actuaciones se basó en las estimaciones que se contaba en ese momento y los ingresos previstos en las hipótesis del modelo económico citado. Si bien, en el punto 4.3 de la citada cláusula cuarta, ya se indicaba que, ante la inestabilidad de los precios y la coyuntura económica en el momento de la firma del convenio de gestión, SEITT debía presentar a los seis meses de entrada en vigor de este, un informe en el que evaluara la evolución de las previsiones de su modelo económico. Realizada esta revisión, se ha visto necesario actualizar los costes tanto de las actuaciones de reforma, modernización, reposición y gran reparación necesarias para conseguir una infraestructura en correcto estado de funcionamiento, como las de construcción de ampliaciones de capacidad, enlaces, ramales o nudos que mejoren la correcta explotación de la infraestructura. También se ha visto necesario incluir en la relación de actuaciones a ejecutar por SEITT, las actuaciones en materia de ruido necesarias que no estaban contemplados en el vigente convenio y que la normativa vigente requiere ejecutar.

Por lo expuesto, teniendo en cuenta que, por una parte SEITT dejará de percibir los ingresos de peaje de la autopista Circunvalación de Alicante, y por otra, que las previsiones económicas de las obras a ejecutar en el momento de la firma del convenio se han visto incrementadas, resulta preciso, para garantizar el equilibrio económico-financiero de la Sociedad, adaptar las aportaciones del Estado a la nueva realidad, con la consiguiente modificación del punto 4.4 de la cláusula cuarta del convenio.

Asimismo, se clarifica la redacción en lo que se refiere al último párrafo del punto 4.3 de la cláusula cuarta relativo a la aplicación de bonificaciones.

Undécimo.

Para lograr un funcionamiento más ágil y eficiente de la Comisión de Seguimiento y Control del convenio de gestión es conveniente que el texto del convenio prevea el régimen de sustitución de sus miembros en los casos en los que alguno de ellos no pueda asistir a la misma, ya que el texto vigente no establece con claridad como proceder ante este tipo de circunstancias. Es por ello que resulta aconsejable modificar la cláusula décima del mismo para que contemple este régimen de sustitución, previendo asimismo la asistencia presencial o telemática.

Duodécimo.

Teniendo en cuenta su dilatado plazo de vigencia, el convenio previó, en su cláusula decimotercera, que SEITT presentara a la Comisión de Seguimiento y Control liquidaciones parciales informativas en los años 2027 y 2029. A tenor de la redacción vigente del punto 13.3 de la cláusula citada, han surgido dudas interpretativas en relación con el procedimiento de elaboración y auditoria de dichas liquidaciones, por lo que se considera conveniente el clarificar dicho procedimiento modificando este punto.

Decimotercero.

A lo largo de los dos primeros años de vigencia del convenio se ha venido constatando la necesidad de actualizar a la realidad actual de la empresa los indicadores de gestión inicialmente previstos, entre otras causas para adaptar los valores a los efectos que la liberación del peaje de la Circunvalación de Alicante produce sobre aspectos tales como el tráfico previsto o los ingresos, para eliminar aquellos indicadores que han quedado obsoletos, por no responder estos a la actividad actual de la entidad, y también para establecer nuevos indicadores que reflejen mejor el funcionamiento de la sociedad.

En consecuencia, las partes formalizan la presente adenda, con sujeción a las siguientes

## CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

El objeto de la presente adenda es modificar el convenio de gestión con la siguiente finalidad:

1. Incorporar los aspectos concretos relativos al cambio en la forma de gestión de la autopista Circunvalación de Alicante, así como los efectos derivados de la liberación del peaje, estableciendo un período transitorio en el que SEITT continuará realizando la gestión directa de la explotación y conservación de la autopista sin cobrar peaje al usuario en tanto la Dirección General de Carreteras realiza las actuaciones preparatorias para poder asumir la gestión y conservación de la autopista.
2. Adaptar los importes de las aportaciones a realizar por el Estado a la Sociedad, teniendo en cuenta tanto los efectos del punto anterior, como la actualización de los costes de las actuaciones a ejecutar por SEITT previstos en el momento de la firma del Convenio de gestión.
3. Modificar diversas cláusulas del convenio de gestión, con el fin de clarificar su redacción o mejorar el funcionamiento de diversos aspectos operativos y se actualizan los anexos de este a las modificaciones antes descritas.

Finalmente, se aprueba en el anexo a esta adenda, para su publicación, la versión consolidada del convenio, incorporando todas las modificaciones acordadas en la



presente adenda, así como las realizadas mediante la Adenda 1 al mismo, suscrita con fecha 14 de noviembre de 2023.

Segunda. *Modificaciones de la cláusula «Primera. Objeto».*

Para adaptar el objeto del convenio a la liberación del peaje de la autopista Circunvalación de Alicante, se realizan las siguientes modificaciones:

2.1) Se modifica el punto 1.1.7, que queda redactado de la manera siguiente:

«1.1.7 Autopista de peaje AP-7 circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de “El Campello”, la autovía libre de peaje Camino de Castilla y la autovía A-7 entre Elche y Crevillente, de ahora en adelante “Circunvalación de Alicante”, en las condiciones particulares establecidas en el punto 1.2 de la presente cláusula.»

2.2) Se modifica el número del punto 1.2 pasando a numerarse punto «1.3».

2.2) Se añade un nuevo punto 1.2, con la siguiente redacción:

«1.2 La gestión directa de la explotación y la conservación de la autopista Circunvalación de Alicante corresponderá a SEITT, hasta el día 26 de agosto de 2028, momento en el que pasará a ser gestionada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Carreteras. A partir de la citada fecha, todas las previsiones establecidas en la cláusula tercera del presente convenio, en relación con la citada autopista pasarán a ser realizadas por la Dirección General de Carreteras.

Antes de esta fecha, SEITT llevará a cabo las actuaciones necesarias para adecuar las condiciones de la autopista a la situación sin peaje, en particular el desmontaje y demolición de las instalaciones de cobro y otras actuaciones menores para prestar el servicio en condiciones de seguridad adecuadas.

Los trabajos preparatorios para el traspaso de las funciones a la Dirección General de Carreteras se coordinarán a través de un grupo de trabajo técnico formado por dos miembros de SEITT y dos miembros de la citada Dirección General. Este grupo de trabajo definirá las opciones existentes para la puesta en valor de los espacios que queden libres tras el desmontaje de las instalaciones de peaje y planteará alternativas para su desarrollo.

Doce meses antes de la fecha de finalización anteriormente indicada, SEITT y la Dirección General de Carreteras comenzarán los trabajos preparatorios conjuntos para el traspaso de la gestión y conservación. La Dirección General de Carreteras llevará a cabo una evaluación del estado de la infraestructura cuyo resultado constará en el acta de recepción que se suscriba a tal efecto, a la fecha de inicio de la explotación por parte de la Dirección General de Carreteras.

Durante este periodo transitorio, la Dirección General de Carreteras podrá licitar y ejecutar, con cargo a su propio presupuesto, los contratos de obras o de servicios u otra naturaleza que sean precisos para el correcto funcionamiento de la autopista y que se considere conveniente porque su plazo de ejecución pudiera exceder la fecha límite prevista en el primer párrafo, previo informe a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio.»

Tercera. *Modificaciones de la cláusula «Tercera. Alcance y contenido de la explotación».*

Se realizan las siguientes modificaciones en la cláusula tercera del Convenio de gestión:

3.1) Se modifica el último párrafo del punto 3.1, quedando este redactado de la siguiente manera:

«Los proyectos de obras relativos a actuaciones que formen parte de la Red de carreteras del Estado deberán ser supervisados por SEITT y aprobados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.»

3.2) Se añaden dos nuevos párrafos al final del apartado a) del punto 3.2, con el siguiente contenido:

«En el caso de que los contratos a licitar para la gestión de las autopistas requieran una duración que supere la fecha de vigencia del convenio, por causas tales como la necesidad de abarcar el período de recuperación de las inversiones que comprendan, SEITT podrá llevar a cabo dicha licitación siempre que el objeto del contrato no implique gastos fuera del plazo vigente del convenio de gestión.

Por tanto, los contratos licitados en los términos previstos en el párrafo anterior en ningún caso originarán el derecho a mayores aportaciones económicas del Ministerio a favor de SEITT, respecto de las máximas previstas en el punto 4.4 de la cláusula cuarta, una vez concluya la vigencia del convenio.»

3.3) Se modifica el punto 3.4, para tener en cuenta las previsiones del apartado sexto del punto primero del Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de diciembre de 2024, por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado, quedando este redactado de la siguiente manera:

«3.4 Cuando se produzcan las circunstancias previstas en el artículo 38 de la Ley 37/2015, en carreteras de la red titularidad del Estado o, en su caso, de otras administraciones y se derive la necesidad de desviar el tráfico de los vehículos que se determine por la totalidad o parte de una autopista explotada por SEITT, la persona titular de la Secretaría General de Transporte Terrestre, a propuesta de la persona que ostente la Dirección General de Carreteras, podrá acordar las condiciones de utilización de la autopista con carácter temporal, incluyendo en casos justificados la reducción o gratuidad del correspondiente peaje, durante el periodo necesario, de acuerdo con las previsiones del citado artículo. En el caso de que las circunstancias que han motivado este acuerdo temporal se hayan producido en una carretera que no sea de la Red de carreteras del Estado, la propuesta se realizará a instancias de la administración titular de esta o de la autoridad de gestión del tráfico.

La incidencia sobre la actividad de SEITT, de las medidas contempladas en el presente punto se analizarán en el Plan Económico de la Empresa, con el objeto de tomar, en su caso, las medidas pertinentes, por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para el mantenimiento del equilibrio económico de la Sociedad. En el caso de que las medidas hayan sido motivadas por circunstancias acaecidas en carreteras titularidad de otras administraciones, y las medidas se hayan aplicado a instancias de estas, podrán establecerse compensaciones por estas con el fin de garantizar el citado reequilibrio.»



Cuarta. *Modificaciones de la cláusula «Cuarta. Financiación».*

4.1) Se modifica el último párrafo del punto 4.3 que queda redactado de la siguiente manera:

«Asimismo, también podrán ser propuestas con el mismo procedimiento otras modificaciones de tarifas o bonificaciones de las mismas por motivos de carácter medioambiental, social o de mejora del nivel de servicio en otras carreteras u otras circunstancias de interés general justificadas, para las que se podrá tener en cuenta la provisión económica de la correspondiente aplicación presupuestaria de compensación por modificación de tarifas de los Presupuestos Generales del Estado para implementarlos. En el caso de que las medidas hayan sido realizadas a propuesta de otras administraciones, o entidades, podrán establecerse compensaciones por estas.»

4.2) Se modifica el punto 4.4, de manera que se actualiza la tabla de aportaciones de capital del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a las previsiones actuales, quedando este redactado de la siguiente manera:

«4.4 Teniendo en cuenta el importe de las actuaciones pendientes de ejecutar por SEITT y la necesidad de hacerlas en el plazo más breve posible, será necesaria una aportación de capital para cubrir el déficit que se genera en los años 2023-2029 por parte de la Administración General del Estado. Por tanto, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en virtud de la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, aportará a la Sociedad las cantidades que garanticen dicha cobertura de acuerdo con las previsiones del anexo II.

Dichas aportaciones económicas se realizarán por la Administración General del Estado, en concepto de ampliación de capital, con cargo al crédito presupuestario «17.20.451N.85202-Para financiar la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal» del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o su equivalente en ejercicios posteriores, en las anualidades y por las cuantías siguientes:

*Aportaciones de capital (euros)*

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
7.929.833	76.633.996	43.455.010	0	22.000.000	49.000.000	18.000.000	217.018.839

El Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible aportará a SEITT, durante la vigencia de este convenio, un máximo de 217.018.839 euros.

Las aportaciones de capital previstas se librarán previo informe de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda y Función Pública, de conformidad con el artículo 66 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Para dicho trámite, la Sociedad deberá justificar sus necesidades de financiación en función de la tesorería, de la evolución de los ingresos de las autopistas gestionadas u otras fuentes de financiación aplicadas, pudiendo acordarse la suspensión o minoración de la anualidad correspondiente, sin perjuicio de su reprogramación a otros ejercicios, en caso de ser necesario.

En particular, estas aportaciones podrán variar en función de la liquidación que se realice del convenio de 16 de agosto de 2017 conforme a lo previsto en la cláusula novena. Será la Comisión de Seguimiento y Control la que proponga la cuantía de estas aportaciones patrimoniales.

Las partes, por acuerdo de la Comisión de Seguimiento y Control, podrán aprobar reajustes de las anualidades en función de la evolución de la ejecución del objeto y de las actuaciones asumidas, siempre que dichos reajustes no supongan

una alteración (al alza o a la baja) del importe global de los compromisos económicos, ni un aumento del plazo de duración del convenio. En cualquier caso, esto no exceptúa de la tramitación del correspondiente expediente financiero en su caso, de conformidad con las disposiciones que resulten exigibles.

Cualquier otra modificación requerirá de la tramitación de la correspondiente adenda al convenio de conformidad con las disposiciones aplicables.»

*Quinta. Modificaciones de la cláusula «Décima. Comisión de Seguimiento y Control del convenio».*

Se añade un nuevo párrafo para que cada miembro de la Comisión de Seguimiento y Control pueda prever la posibilidad de designación de una persona sustituta que pueda asistir a las reuniones en caso de imposibilidad de asistencia de la persona designada, y se actualizan denominaciones de los departamentos ministeriales a los que pertenecen los miembros de la Comisión, quedando redactada la cláusula de la siguiente manera:

«10.1 Se crea una Comisión de Seguimiento y Control del convenio formada por:

- El representante designado por la Secretaria de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, con rango igual o superior a Secretario General, al que corresponderá la presidencia de la comisión.
- La persona que ostente el cargo de Director General de Carreteras.
- La persona que ostente el cargo de Director General de SEITT.
- Un miembro de la Dirección General de Carreteras, designado por la persona que ostente el cargo de Director General.
- Un miembro de SEITT, designado por la persona que ostente el cargo de Director General de SEITT.
- Un representante del Ministerio Economía, Comercio y Empresa.
- Un representante de la Oficina de Asuntos Económicos y G-20 de la Presidencia del Gobierno.
- Un representante del Ministerio de Hacienda.
- Un representante de la Intervención General de la Administración del Estado, con voz, pero sin voto.

Cuando por el cumplimiento de un deber inexcusable, cualquiera de los miembros de la Comisión de Seguimiento y Control anteriores no pueda asistir a alguna de las reuniones convocadas, podrá designar en su caso un sustituto a tal efecto.

La Comisión se reunirá al menos una vez al año con asistencia presencial o telemática.

10.2 Corresponde a esta Comisión velar por el cumplimiento del presente convenio, para lo que recabará la información relativa al desarrollo de la gestión directa, incluida la precisa para el seguimiento de la evolución de sus previsiones económicas, así como resolver cuantas dudas se planteen en su interpretación y ejecución y en particular:

a) Podrá, a propuesta de SEITT, proponer al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la revisión del régimen de aplicación de tarifas de la Sociedad tal y como se prevé en el punto 4.3 de la cláusula cuarta. También evaluará el cumplimiento o revisión de los indicadores de desempeño propuestos en el anexo I, para lo cual, SEITT elevará a la misma anualmente un informe de seguimiento de estos, pudiendo proponer también, en su caso, nuevos indicadores.

b) En caso de que el objetivo previsto para los indicadores no sea alcanzado, en el citado informe SEITT justificará las causas y propondrá un plan de acción para corregir estas desviaciones. A la vista del informe y del Plan, la Comisión de

Seguimiento y Control podrá determinar unos nuevos valores objetivo para los indicadores.

c) Asimismo, corresponderá a la Comisión de Seguimiento y Control establecer, en función de la evolución del convenio, el valor a alcanzar por dichos indicadores desde 2027 hasta el resto del plazo de vigencia de este, así como la definición de otros indicadores diferentes para adaptarlos a las circunstancias que se produzcan en ese año.

d) Realizar las funciones previstas en el punto 13.3 de la cláusula decimotercera, relativas a la liquidación del convenio, así como determinar la inclusión en las liquidaciones parciales.

e) Acordar que determinadas áreas de servicio dejen de ser explotadas por SEITT, según las previsiones del punto 3.2.b) de la cláusula tercera.

f) Elaborar el documento de coordinación previsto en el punto 3.6 de la cláusula tercera, relativo a la inspección de la explotación prevista en el artículo 22.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

g) Acordar los reajustes de anualidades previstos en la cláusula cuarta, siempre que estos no supongan una alteración (al alza o a la baja) del importe global de los compromisos económicos, ni un aumento del plazo de duración del convenio.

h) Proponer, en su caso, la prórroga o modificación del convenio, según lo previsto en el punto 8.2 de la cláusula octava y el punto 12.1 de la cláusula duodécima.

i) Resolver las controversias que se susciten en relación con la interpretación, modificación o resolución del presente convenio, de acuerdo con lo establecido en la cláusula decimocuarta.

j) Cualesquiera otras que se deriven de este convenio.»

*Sexta. Modificaciones de la cláusula decimotercera «Decimotercera. Extinción y liquidación del convenio».*

Se modifica el punto 13.3 para clarificar el procedimiento de elaboración y auditoría de las liquidaciones parciales informativas, quedando el punto redactado de la siguiente manera:

«13.3 Para la liquidación del convenio, se seguirán las siguientes determinaciones.

1) Este convenio se liquidará totalmente de no acordarse prórroga una vez transcurrido su periodo de duración conforme a la cláusula octava o parcialmente cuando la Comisión de Seguimiento y Control así establezca dicha necesidad.

SEITT remitirá a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio la propuesta de liquidación final del convenio en el plazo máximo de dos meses desde la aprobación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio afectado por la finalización de la explotación de la infraestructura. La propuesta de liquidación se acompañará de un informe en el que se detallarán los costes e ingresos imputados, los criterios de imputación aplicados, que tendrán en cuenta lo señalado en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 14 de abril de 2015, así como las cuentas anuales, los informes de gestión y los informes de auditoría de SEITT del periodo afectado por el convenio. Asimismo, se acompañará de un informe del grado de cumplimiento agregado de los indicadores previstos en el anexo I o de los acordados por la Comisión de Seguimiento y Control, en su caso.

La Comisión de Seguimiento y Control, en el plazo máximo de quince días posteriores, evaluará la propuesta y acordará, en su caso, la remisión a la

Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) a efectos de la realización de la auditoría señalada en el siguiente párrafo.

La IGAE auditará la propuesta de liquidación final del convenio en relación con la razonabilidad de los criterios aplicados y la correcta imputación de costes e ingresos, en el plazo máximo de tres meses desde su recepción. SEITT queda obligada a colaborar de forma plena con la IGAE en las actuaciones de auditoría que se realicen. Asimismo, se pronunciará sobre la coherencia de la información suministrada sobre los indicadores.

Una vez que la IGAE haya emitido el informe, deberá procederse a la aprobación por la Comisión de Seguimiento y Control de la liquidación final definitiva. Los resultados del informe de auditoría surtirán efecto en la liquidación definitiva no pudiendo aprobarse por un importe distinto al establecido en el informe. Si la Comisión de Seguimiento mostrase discrepancias con el informe de auditoría podrá interesar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que, en su caso, eleve la discrepancia al Consejo de Ministros y adopte este la resolución definitiva. En este último caso, se entenderá que no existe liquidación final definitiva hasta que la discrepancia de criterios sea resuelta por el Consejo de Ministros.

En la elaboración de esta liquidación se habrá de tener en cuenta los resultados que hayan sido elevados a definitivos en las liquidaciones parciales previstas en el apartado 2) de esta cláusula.

Si el resultado de la liquidación final definitiva fuera positivo a favor del Estado, SEITT deberá reintegrar a la cuenta del Tesoro Público que corresponda el saldo correspondiente, en el plazo máximo de un mes desde que se hubiera aprobado la liquidación definitiva. Transcurrido el plazo máximo sin haberse efectuado el ingreso, se devengarán los intereses de demora correspondientes de conformidad con el artículo 17 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Si, por el contrario, este resultado fuera positivo a favor de SEITT, se tramitará el correspondiente expediente económico por parte del Ministerio para la compensación de dicho saldo a SEITT, siempre que no supere el máximo de aportación previsto en el punto 4.4 de la cláusula cuarta.

2) Asimismo, SEITT presentará a la Comisión de Seguimiento y Control, en el ejercicio de finalización de las inversiones que deriven del convenio anterior, así como en los años 2027 y 2029, liquidaciones parciales informativas del presente convenio, evaluándose específicamente en esas fechas los parámetros de cumplimiento de este.

Para la elaboración de las liquidaciones parciales informativas anteriores, SEITT remitirá a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio la propuesta de liquidación en el plazo máximo de dos meses desde la aprobación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio afectado. La propuesta de liquidación se acompañará de un informe en el que se detallarán los costes e ingresos imputados, los criterios de imputación aplicados, que tendrán en cuenta lo señalado en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 14 de abril de 2015, así como las cuentas anuales, los informes de gestión y los informes de auditoría de SEITT del periodo afectado por el convenio. Asimismo, se acompañará de un informe del grado de cumplimiento agregado de los indicadores previstos en el anexo I.

La Comisión de Seguimiento y Control, en el plazo máximo de quince días posteriores, evaluará la propuesta y acordará, en su caso, la remisión a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) a efectos de la realización de la auditoría señalada en el siguiente párrafo.

La IGAE auditará la propuesta de liquidación parcial del convenio en relación con la razonabilidad de los criterios aplicados y la correcta imputación de costes e ingresos, en el plazo máximo de tres meses desde su recepción. SEITT queda

obligada a colaborar de forma plena con la IGAE en las actuaciones de auditoría que se realicen. Asimismo, se pronunciará sobre la coherencia de la información suministrada sobre los indicadores. Una vez que la IGAE haya emitido el informe, deberá procederse a la aprobación por la Comisión de Seguimiento y Control de la liquidación parcial.

Los resultados del informe de auditoría surtirán efecto en la liquidación parcial no pudiendo aprobarse por un importe distinto al establecido en el informe. Si la Comisión de Seguimiento y Control mostrase discrepancias con el informe de auditoría podrá interesar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que, en su caso, eleve la discrepancia al Consejo de Ministros y adopte este la resolución final que proceda.

Realizado este procedimiento, las liquidaciones parciales servirán para la adopción de decisiones por parte de la Comisión de Seguimiento y Control.

La aprobación como definitiva supondrá la consideración del resultado de esta como tal a los efectos de la elaboración de la liquidación final del convenio prevista en el apartado 1). Asimismo, cuando el resultado de una liquidación parcial elevada a definitiva fuese positivo a favor del Estado, las partes, mediante acuerdo de la Comisión de Seguimiento y Control del convenio, podrán acordar el reajuste o la propuesta de reducción de las aportaciones por parte del Estado, previstas en el punto 4.4 de la cláusula cuarta, para los años posteriores al del ejercicio aprobado o, en su caso, el reintegro al Tesoro de parte de los saldos positivos por parte SEITT. Para la aprobación de la propuesta de estos reintegros la Comisión de Seguimiento y Control deberá tener en cuenta el equilibrio económico de la empresa en los ejercicios posteriores al de la liquidación. En el caso de que estas previsiones alterasen (al alza o a la baja) la cifra total de aportaciones comprometida del convenio, será precisa la tramitación de la correspondiente adenda de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

En caso de prórroga del convenio de acuerdo con las previsiones de la cláusula octava, la adenda prevista en el punto 8.3 de la misma establecerá el calendario de liquidaciones parciales a realizar durante el periodo prorrogado.»

Séptima. *Modificaciones a los anexos.*

Se realizan las siguientes modificaciones a los anexos del Convenio de gestión:

7.1) Se modifica la tabla de indicadores y valores objetivos del «Anexo I Indicadores y objetivos de desempeño 2023–2027» con el fin de adaptar los valores a los efectos que la liberación del peaje produce sobre aspectos tales como el tráfico previsto o los ingresos. Se eliminan también los indicadores de «Mercaderías» y «Gasolineras» al no gestionar ya SEITT directamente ningún área de servicio. Asimismo, se proponen tres nuevos indicadores, uno en materia de digitalización que tenga en cuenta la evolución de otras formas de pago digitales además del OBE (On Board Equipment), otro en materia de personal de carácter relativo, referido a los km de autopistas gestionados, así como un nuevo ratio de eficiencia. La tabla de indicadores queda redactada del siguiente modo:

«Indicador	Criterio medida	V. Inicial	2023	2024	2025	2026	2027
IMD.	El promedio total anual de la IMD de cobro.	4.652	4.989	5.258	5.281	5.414	5.549
TRÁNSITOS.	El número total de tránsitos anuales.	48.052.680	52.656.626	54.762.891	55.002.440	56.387.655	57.793.701

«Indicador	Criterio medida	V. Inicial	2023	2024	2025	2026	2027
DIGITALIZACIÓN I.	El porcentaje total de uso de OBE sobre el total de ingresos por peaje.	30,9	33	35	36,5	38	40
DIGITALIZACIÓN II.	El porcentaje de pago mediante OBE u otros medios electrónicos sobre el total de ingresos por peaje.	75	77	78	80	81	82
SOSTENIBILIDAD.	El número de puntos de recarga instalados para vehículos eléctricos.	0	6	10	17	19	25
INGRESOS I.	El total de los ingresos por peaje (en miles de euros).	75.294	80.735	85.083	86.258	90.183	94.286
INGRESOS II.	El total de los ingresos procedentes de las áreas de servicio y otros ingresos de explotación (en miles de euros).	18.600	16.560	15.660	6.422	6.570	6.708
PERSONAL I.	Gastos de personal (en miles de euros).	-19.859	-20.473	-20.128	-21.659	-22.677	-22.622
PERSONAL II (*).	Coste de personal por kilómetro de autopista gestionado (en miles de euros).	-28	-29	-29	-31	-32	-32
REPARACIONES.	Grandes reparaciones y nuevas actuaciones (en miles de euros).	-22.000	-12.573	-43.483	-108.444	-76.876	-68.176
RATIO EFICIENCIA (**).	Gastos operativos / Ingresos de explotación.	0,88	0,78	0,74	0,75	0,74	0,71

(\*) Se consideran los 700 km de autopistas y tramos asociados libres que gestiona SEITT.

(\*\*) Se consideran como gastos operativos: consumo de mercaderías, gastos de personal, compra de gasolineras y otros gastos de explotación. Se consideran como Ingresos de explotación ingresos de peaje, ingresos ventas de gasolinera y otros ingresos de explotación.»

7.2) Se actualiza el contenido del «Anexo II Resultados del modelo económico» a las previsiones de aportaciones establecidas en la modificación de la Cláusula. «Cuarta. Financiación», a los costes actuales de las actuaciones y en consecuencia a



la nueva situación financiera de la Sociedad. De este modo, en la versión consolidada del Convenio de gestión incluida en el anexo, se actualizan en este sentido las siguientes tablas 1, 2 y 3, quedando del siguiente modo:

«Tabla 1. Actuaciones previstas para el normal funcionamiento de las autopistas 2023-2032 (euros)

Inversiones necesarias para el correcto funcionamiento 2023 - 2032	(Importes en euros sin IVA)
Firmes y señalización.	231.052.005
Adecuación de túneles.	29.535.167
Estructuras.	55.552.673
Instalaciones ITS y Área Peaje.	30.194.750
Iluminación.	33.907.164
Ruido.	10.800.392
Total.	391.042.151

Tabla 2. Nuevas actuaciones 2023-2032 (euros)

Nuevas actuaciones 2023 – 2032	Importes en euros sin IVA
Eficiencia administrativa.	100.000
Digitalización.	15.061.342
Organización y desarrollo.	260.000
Recursos Humanos y Productividad.	7.015.000
Sostenibilidad.	9.338.950
Mejoras de Capacidad y Enlaces.	32.100.000
Total.	63.875.292

Tabla 3. Flujos de Caja 2023-2032 (euros)

Cash Flow	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total (23-32)
Saldo inicial.	56.510	70.677	125.604	79.878	24.670	5.751	5.757	1.368	41.947	85.582	
Ingresos peaje.	80.735	85.083	86.258	90.183	94.286	97.614	101.060	104.628	108.321	112.145	960.312
Ingresos ventas gasolineras.	10.254	9.426	1.058	0	0	0	0	0	0	0	20.738
Otros ingresos de explotación.	6.306	6.090	6.422	6.570	6.708	6.523	5.724	5.781	5.840	5.898	61.861
Consumo de mercaderías.	(201)	(275)	(448)	(458)	(468)	(474)	(477)	(481)	(486)	(491)	-4.260
Gastos de personal.	(20.473)	(20.128)	(21.659)	(22.677)	(22.622)	(24.048)	(21.677)	(21.894)	(22.113)	(22.334)	-219.626
Compras gasolineras.	(8.912)	(7.935)	(886)	0	0	0	0	0	0	0	-17.733
Otros gastos de explotación.	(46.418)	(45.904)	(46.948)	(48.028)	(49.036)	(49.029)	(46.367)	(46.830)	(47.299)	(47.772)	-473.631
Otras amortizaciones.	(253)	(413)	(417)	(421)	(426)	(430)	(434)	(438)	(443)	(447)	-4.122
Resultado Financiero.	1.984	2.682	1.200	300	0	0	0	0	0	0	6.166
Impuestos Sociedades.	(5.768)	(6.850)	(5.221)	(1.675)	0	0	0	0	0	0	-19.514

Cash Flow	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total (23-32)
Excedente por resultado ejercicio.	17.254	21.776	19.359	23.793	28.441	30.157	37.830	40.764	43.820	46.998	310.192
Ingresos PRTR.	1.556		2.024								3.580
Aportaciones Capital.	7.930	76.634	43.455	0	22.000	49.000	18.000				217.019
Ejecución Grandes reparaciones y TDigital.	(12.573)	(43.483)	(108.444)	(76.876)	(68.176)	(77.956)	(60.034)				(447.542)
RRHH, productividad, eficiencia y organiz.			(2.120)	(2.125)	(1.185)	(1.195)	(185)	(185)	(185)	(195)	(7.375)
Excedente tesorería fin ejercicio.	70.677	125.604	79.878	24.670	5.751	5.757	1.368	41.947	85.582	132.385	»

Octava. *Versión consolidada del Convenio de gestión.*

Se aprueba, para su publicación, la versión consolidada del Convenio de gestión que se incluye en el anexo, incorporando en el clausulado todas las modificaciones acordadas en la presente adenda, así como las realizadas mediante la Adenda 1 al mismo, suscrita con fecha 14 de noviembre de 2023.

Asimismo, en esta versión consolidada se actualizan en todos los apartados y anexos de este, así como las referencias realizadas al «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», y otras denominaciones a Órganos y Departamentos Ministeriales que han quedado obsoletas.

Novena. *Entrada en vigor de esta adenda.*

La presente adenda será eficaz una vez inscrita en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal (REOICO) en el plazo de cinco días hábiles desde su formalización. Asimismo, será publicado en el «Boletín Oficial del Estado» en el plazo de diez días hábiles desde su formalización.

Y, en prueba de conformidad, firman la presente Adenda, en la fecha de la firma electrónica, tomándose como fecha de formalización la fecha del último firmante.—El Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano Clavero.—La Presidenta de SEITT, Rocío Báguena Rodríguez.

**ANEXO**

**Convenio de Gestión directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA», por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal**

*(Versión consolidada, que incorpora las modificaciones aprobadas en las adendas de fecha 14 de noviembre de 2023 y de 19 de diciembre de 2025)*

Madrid, 19 de diciembre de 2025.

**REUNIDOS**

Don José Antonio Santano Clavero, Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, nombrado para dicho cargo por Real Decreto 967/2023, de 28 de noviembre, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 62.2 g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y,

De otra parte, doña Rocío Báguena Rodríguez, Presidenta del Consejo de Administración de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre,

S.M.E., SA» (SEITT), cargo para el que fue nombrado por el Consejo de Administración de la sociedad en su reunión de fecha 19 de mayo de 2025.

## MANIFIESTAN

Primero.

SEITT, cuya creación fue autorizada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de julio de 2005 al amparo del artículo 166.2 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, se constituye como Sociedad Mercantil Estatal mediante escritura pública otorgada el día 30 de noviembre de 2005, ante el Notario de Madrid José Aristónico García, con el número de protocolo 2.695/2005, y fue inscrita en el Registro Mercantil el 22 de diciembre de 2005.

Segundo.

Conforme al artículo 2 de sus Estatutos sociales, el objeto social de SEITT asume:

A) El proyecto, construcción, conservación, explotación y promoción de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal, por cuenta de la Administración General del Estado, en el marco del régimen jurídico de los mandatos de actuación que se establezcan. En particular, el mandato podrá comprender, conjunta o alternativamente:

(i) la gestión y control de la construcción de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal;

(ii) la explotación, incluyendo la conservación y mantenimiento de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal, tanto de las ya existentes como de las que pueda construir la propia sociedad;

(iii) la explotación de las zonas de dominio público y áreas de servicio, así como de otros elementos funcionales asociados a infraestructuras del transporte de titularidad estatal.

B) La realización de convenios de colaboración con Administraciones Públicas, así como con las entidades dependientes de aquellas, para el ejercicio de las competencias que les corresponden en materia de infraestructuras del transporte.

La sociedad podrá participar en sociedades estatales y privadas para el ejercicio de las actividades enumeradas anteriormente.

Asimismo, la sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social.

Tercero.

La gestión directa de la construcción y/o explotación de las carreteras estatales por parte de SEITT se atribuye en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras por la que «la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, cuyo objeto social es la construcción y/o explotación de las carreteras estatales que al efecto determine el propio Consejo de Ministros, podrá explotar, entre otras, las autopistas que reviertan al Estado». La explotación de estas autopistas se realizará «en las condiciones que se determinen en el convenio de gestión directa correspondiente», cuyo contenido se detalla en la misma norma.

Cuarto.

El Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras, añade una nueva disposición adicional séptima de Ley 37/2015, para dar cobertura legal al cobro de peajes por parte de SEITT al haber asumido efectivamente la

explotación de determinadas autopistas de peaje revertidas al Estado y unifica dicha cobertura derogando el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Quinto.

En el marco de estas atribuciones, el 16 de agosto de 2017 fue suscrito el Convenio de Gestión Directa entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA», por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal, modificado por Adenda de 22 de diciembre de 2018. En el mismo, se atribuyó a SEITT la gestión directa de la explotación de determinadas autopistas de titularidad estatal, así como la realización de los trabajos preparatorios para una posible licitación de las citadas autopistas. El plazo de vigencia del convenio se estableció hasta que se procediese a la licitación por el entonces Ministerio de Fomento y, en cualquier caso, no excediendo el 31 de diciembre de 2022. Adicionalmente, el citado convenio preveía que SEITT ejecutara, con cargo a los ingresos provenientes del cobro del peaje recibidos por la explotación de las autopistas, la realización de las inversiones de devolución de la infraestructura a condiciones de normalidad o estado de conservación y funcionamiento adecuados de las mismas.

Sexto.

En la Comisión de Seguimiento contemplada en la cláusula undécima del Convenio de 16 de agosto de 2017, celebrada el 5 de mayo del 2022, se explicaron las causas que justifican la no licitación en la actualidad de las autopistas prevista en dicho convenio, así como las causas que impidieron la realización de las denominadas obras de «puesta a cero» contempladas en la cláusula sexta punto 6.3 modificada en la Adenda de 22 de diciembre de 2018.

Séptimo.

La Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, en su disposición adicional centésima vigésima primera, ha autorizado a «celebrar el Convenio entre la Administración General del Estado y la «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA», por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal que han revertido en el Estado sobrepasando los límites temporales establecidos en el apartado h) del artículo 49 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. El plazo establecido en el convenio no podrá superar inicialmente los diez años y se justificará en la memoria del mismo. Este periodo podrá prorrogarse por acuerdo de las partes, por el plazo temporal que de manera justificada así se establezca, hasta un máximo de siete años más».

En cuanto a las relaciones de SEITT con la Administración General del Estado, es también aplicable la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014 sobre contratación pública, cuyo artículo 1.4 establece: «La presente directiva no afecta a la libertad de los estados miembros de definir, de conformidad con el Derecho de la Unión, lo que consideran servicios de interés económico general, cómo deben organizarse y financiarse dichos servicios con arreglo a las normas sobre las ayudas estatales y a qué obligaciones específicas deben estar sujetos. Del mismo modo, la presente Directiva no afectará a la decisión de las autoridades públicas de decidir si desean asumir ellas mismas determinadas funciones públicas, en qué forma y en qué medida, en virtud del artículo 14 del TFUE y del Protocolo número 26». Ello habilita a España a actuar dentro de su facultad de autoorganización.

Octavo.

No habiéndose producido la licitación de las citadas autopistas y no previendo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que la misma se vaya a producir en un corto espacio de tiempo, los firmantes del presente convenio consideran que es preciso suscribir un nuevo convenio en el que se dé continuidad a las labores de gestión de la explotación de las autopistas encomendadas a SEITT previstas en el convenio suscrito el 16 de agosto de 2017, por un plazo temporal más acorde con las necesidades de dicha gestión y de acuerdo con la autorización recibida a tal fin en la disposición centésima vigésima primera de la Ley 22/2021, anteriormente citada.

Asimismo, las partes consideran necesario que en dicho convenio se dé continuidad a la realización de las obras de devolución de la infraestructura a condiciones de normalidad o estado de conservación y funcionamiento adecuados de las autopistas, en unas condiciones de financiación más adecuadas que permitan que se acelere su ejecución, previendo para lo cual, la contribución del Ministerio de Transportes y movilidad Sostenible a través de las correspondientes ampliaciones de capital.

Noveno.

Por el Consejo de Administración, en su reunión de fecha 28 de julio de 2022 se tomó razón de la propuesta del presente convenio y se autorizó su suscripción por el Presidente en los términos de su aprobación por el Consejo de Ministros.

En consecuencia, la Administración General del Estado, representada por el señor Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible y SEITT, representado por su Presidenta, formalizan el presente convenio, con sujeción a las siguientes

#### CLÁUSULAS

Primera. *Objeto.*

1.1 El presente convenio tiene por objeto regular las relaciones entre la Administración General del Estado (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y SEITT para atribuir a esta última sociedad la gestión directa de la explotación y conservación, de las siguientes autopistas y tramos de autovías y carreteras de titularidad estatal:

1. Autopista de peaje R-2 de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-1. De ahora en adelante «Radial 2».

2. M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409. De ahora en adelante «Radial 3 y 5».

3. Autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña, la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera Nacional IV hasta la carretera N-II; del eje sureste, tramo M-40-M-50 y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este y actuaciones de mejora en la M-50. Tramo: M-409-N-IV. De ahora en adelante «Radial 4».

4. Autopista de peaje M-12 Eje Aeropuerto, desde la carretera M-110 hasta la A-10; de la autopista de peaje Eje Aeropuerto desde la A-10 hasta la M-40. De ahora en adelante «Autopista Eje Aeropuerto».

5. Autopista de peaje AP-41 Madrid-Toledo y la autovía libre de peaje A-40 de Castilla-La Mancha, Tramo: circunvalación norte de Toledo. De ahora en adelante «Autopista Madrid-Toledo».

6. Autopista de peaje AP-36 Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-42, Tramo: N-301- Atalaya del Cañavate. De ahora en adelante «Autopista Ocaña-La Roda».

7. Autopista de peaje AP-7 circunvalación de Alicante, la variante libre de peaje de «El Campello», la autovía libre de peaje Camino de Castilla y la autovía A-7 entre Elche y Crevillente, de ahora en adelante «Circunvalación de Alicante», en las condiciones particulares establecidas en el punto 1.2 de la presente cláusula.

8. Autopista de peaje AP-7 Cartagena-Vera. De ahora en adelante «Autopista Cartagena-Vera».

1.2 La gestión directa de la explotación y la conservación de la autopista Circunvalación de Alicante corresponderá a SEITT, hasta el día 26 de agosto de 2028, momento en el que pasará a ser gestionada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Carreteras. A partir de la citada fecha, todas las previsiones establecidas en la cláusula tercera del presente convenio, en relación con la citada autopista pasarán a ser realizadas por la Dirección General de Carreteras.

Antes de esta fecha, SEITT llevará a cabo las actuaciones necesarias para adecuar las condiciones de la autopista a la situación sin peaje, en particular el desmontaje y demolición de las instalaciones de cobro y otras actuaciones menores para prestar el servicio en condiciones de seguridad adecuadas.

Los trabajos preparatorios para el traspaso de las funciones a la Dirección General de Carreteras se coordinarán a través de un grupo de trabajo técnico formado por dos miembros de SEITT y dos miembros de la citada Dirección General. Este grupo de trabajo definirá las opciones existentes para la puesta en valor de los espacios que queden libres tras el desmontaje de las instalaciones de peaje y planteará alternativas para su desarrollo.

Doce meses antes de la fecha de finalización anteriormente indicada, SEITT y la Dirección General de Carreteras comenzarán los trabajos preparatorios conjuntos para el traspaso de la gestión y conservación. La Dirección General de Carreteras llevará a cabo una evaluación del estado de la infraestructura cuyo resultado constará en el acta de recepción que se suscriba a tal efecto, a la fecha de inicio de la explotación por parte de la Dirección General de Carreteras.

Durante este periodo transitorio, la Dirección General de Carreteras podrá licitar y ejecutar, con cargo a su propio presupuesto, los contratos de obras o de servicios u otra naturaleza que sean precisos para el correcto funcionamiento de la autopista y que se considere conveniente porque su plazo de ejecución pudiera exceder la fecha límite prevista en el primer párrafo, previo informe a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio.

1.3 El objeto del convenio podrá resultar modificando mediante la celebración de adendas entre las partes, por las cuales se incorpore o se elimine la atribución y regulación de la gestión directa para la explotación de determinadas carreteras de titularidad estatal, de acuerdo a las previsiones de la cláusula duodécima.

#### Segunda. Regulación.

El presente convenio se regirá por lo dispuesto en el mismo y se ampara en:

a) El artículo 1.4 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE.

b) La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y en particular, su artículo 22 y la disposición adicional séptima.

c) El Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de Carreteras.

d) El artículo 14 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión y, con carácter supletorio, el resto del articulado de dicha norma, siempre que no contradiga la legislación vigente.



e) El capítulo VI «De los convenios», del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en todo aquello que pudiera ser de aplicación.

f) La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en todo aquello que pudiera resultar de aplicación.

g) El Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en todo aquello que pudiera resultar de aplicación y siempre que no contradiga la legislación vigente.

h) La Ley 25/1998, de 13 de julio, de Modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público, en su artículo 61.3.

i) Disposición adicional centésima vigésima primera de la Ley 22/2021 de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, sobre el plazo de vigencia del nuevo Convenio entre la Administración General del Estado y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA por el que se regula la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal que han revertido en el Estado.

j) Demás normativa aplicable.

*Tercera. Alcance y contenido de la explotación.*

3.1 La explotación comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico.

En particular, la explotación también comprende las actuaciones de reforma, modernización, reposición y gran reparación, así como la construcción de enlaces, ramales o nudos exigibles para mantener la infraestructura apta para el fin al que se destina y de igual forma, todas aquellas actuaciones tendentes a la digitalización y la sostenibilidad, para incorporar a la carretera los avances técnicos existentes para conseguir una movilidad segura, sostenible y conectada, y que optimicen la calidad del servicio prestado al usuario, el aprovechamiento pleno de la funcionalidad de las autopistas y autovías y la conectividad con la red de carreteras o núcleos de población a los que dan servicio.

Los proyectos de obras relativos a actuaciones que formen parte de la Red de carreteras del Estado deberán ser supervisados por SEITT y aprobados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3.2 En concreto, la explotación comprende específicamente:

a) La celebración de contratos con terceros en ejercicio de las funciones de conservación y explotación. Esta celebración deberá ser en todo caso autorizada previamente por el consejo de administración de SEITT cuando superen un importe de 300.000 euros.

En el caso de que los contratos a licitar para la gestión de las autopistas requieran una duración que supere la fecha de vigencia del convenio, por causas tales como la necesidad de abarcar el período de recuperación de las inversiones que comprendan, SEITT podrá llevar a cabo dicha licitación siempre que el objeto del contrato no implique gastos fuera del plazo vigente del convenio de gestión.

Por tanto, los contratos licitados en los términos previstos en el párrafo anterior en ningún caso originarán el derecho a mayores aportaciones económicas del Ministerio a favor de SEITT, respecto de las máximas previstas en el punto 4.4 de la cláusula cuarta, una vez concluya la vigencia del convenio.

b) La gestión de las zonas complementarias de explotación comercial (áreas de servicio). Todas las instalaciones establecidas en las áreas de servicio tendrán acceso directo a la autopista y se comunicarán al exterior únicamente a través de Esta. Están expresamente prohibidos los locales en los que se realicen actividades de espectáculo o de diversión.

La Comisión de Seguimiento y Control del convenio podrá acordar que determinadas áreas de servicio dejen de ser explotadas por SEITT, en cuyo caso corresponderá a la Dirección General de Carreteras disponer lo que proceda en cuanto a su gestión. Para tal fin, SEITT le proporcionará un informe detallado sobre la situación de estas áreas de servicio.

c) Sistemas de información: SEITT deberá mantener operativos y contribuir a la mejora y evolución digital de los sistemas que permitan conocer en tiempo real el estado de la circulación (sistema de captación de parámetros de tráfico, sistema de supervisión por cámaras de televisión); facilitar información y asistencia en ruta a los usuarios (sistema de información mediante señalización variable, sistema de ayuda con postes SOS). Estos sistemas deberán ser compatibles con los ya existentes en la red viaria de la zona y en conjunto interconectarse con los Centros de Control de Explotación de la Dirección General de Carreteras y del correspondiente Centro de Gestión de Tráfico, asegurándose la total operatividad de los mismos desde el citado Centro de Gestión y su perfecta integración en el sistema global de gestión de tráfico. En este sentido, sin perjuicio de las competencias propias de la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Tráfico actuará como organismo supervisor en lo relativo al régimen de circulación y gestión del tráfico.

d) Información sobre las alteraciones en el régimen normal de circulación.

e) Obligación de conservación mediante la adaptación a la normativa técnica vigente en cada momento: SEITT, como explotador, se encuentra obligado a incorporar las innovaciones tecnológicas que sean aprobadas por la normativa correspondiente, manteniendo y explotando las carreteras objeto del presente convenio de conformidad con lo que, en cada momento y según el progreso de la ciencia, dispongan las leyes. Se aplicará la presente previsión a todo lo relativo al mantenimiento y a la explotación de las carreteras y en general a cualquier actividad de gestión ligada íntimamente a la misma que pueda estar sometida a las exigencias de la tecnología o medios empleados para llevarla a cabo, así como a las correspondientes partidas aprobadas en los presupuestos anuales de la compañía.

f) Cualesquiera otras tareas necesarias para asumir y garantizar la explotación referida en el punto 3.1 anterior.

3.3 En cualquier caso, el alcance de la explotación podrá ser ampliado mediante adenda, para incorporar aquellas actividades de asistencia al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación a una futura licitación de las autopistas objeto del convenio que sean precisas, de acuerdo a las previsiones de la cláusula duodécima.

3.4 Cuando se produzcan las circunstancias previstas en el artículo 38 de la Ley 37/2015, en carreteras de la red titularidad del Estado o, en su caso, de otras administraciones y se derive la necesidad de desviar el tráfico de los vehículos que se determine por la totalidad o parte de una autopista explotada por SEITT, la persona titular de la Secretaría General de Transporte Terrestre, a propuesta de la persona que ostente la Dirección General de Carreteras, podrá acordar las condiciones de utilización de la autopista con carácter temporal, incluyendo en casos justificados la reducción o gratuidad del correspondiente peaje, durante el periodo necesario, de acuerdo con las previsiones del citado artículo. En el caso de que las circunstancias que han motivado este acuerdo temporal se hayan producido en una carretera que no sea de la Red de carreteras del Estado, la propuesta se realizará a instancias de la administración titular de esta o de la autoridad de gestión del tráfico.

La incidencia sobre la actividad de SEITT, de las medidas contempladas en el presente punto se analizarán en el Plan Económico de la Empresa, con el objeto de tomar, en su caso, las medidas pertinentes, por parte del Ministerio de Transportes y

Movilidad Sostenible, para el mantenimiento del equilibrio económico de la Sociedad. En el caso de que las medidas hayan sido motivadas por circunstancias acaecidas en carreteras titularidad de otras administraciones, y las medidas se hayan aplicado a instancias de estas, podrán establecerse compensaciones por estas con el fin de garantizar el citado reequilibrio.

3.5 SEITT buscará la eficiencia en la gestión, definiéndose en el anexo I, los valores objetivo de los indicadores de prestación de servicio.

3.6 La inspección de la de la explotación prevista en el artículo 22.4 de la Ley 37/2015, corresponderá a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y se articulará de acuerdo al documento de coordinación que a tal fin sea elaborado por la Comisión de Seguimiento y Control del convenio prevista en la cláusula décima. Todo ello sin perjuicio de las competencias y funciones, relativas al análisis y control de la obra pública, en sus aspectos técnico, funcional y administrativo, previstos en la Orden FOM/2564/2014, de 26 de diciembre, ejercidas por la Subdirección General de Inspección de Obras del citado Ministerio.

#### Cuarta. *Financiación.*

4.1 Las actuaciones objeto del presente convenio, incluidas las expropiaciones necesarias para llevarlas a cabo en su caso, se financiarán principalmente con cargo a las tarifas que se establezcan por la explotación de las autopistas recogidas en la cláusula primera, de acuerdo a lo previsto en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, además de con las aportaciones de capital que el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana pueda realizar a la Sociedad, con el fin de que esta pueda llevar a cabo las inversiones de devolución de la infraestructura a condiciones de normalidad o estado de conservación y funcionamiento adecuados en los términos que se describen en el punto 4.4 siguiente.

El detalle de las fuentes de financiación y las aplicaciones estimadas de las mismas se concreta en el anexo II.

4.2 SEITT aplicará en cada una de las autopistas el esquema de tarifas que apruebe el Gobierno conforme al artículo 22.2 y a la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015.

Los ingresos que obtenga SEITT por el cobro de los peajes se destinarán a las actividades de explotación y conservación que son objeto de este convenio, así como a la ejecución de las obras de devolución de la infraestructura a condiciones de normalidad o estado de conservación y funcionamiento adecuados de las autopistas. Las obras a realizar que no estén previstas en este convenio y no estén relacionadas con la conservación tendrán que ser autorizadas por la Comisión de Seguimiento y Control.

4.3 Ante la eventualidad de que los ingresos estimados como consecuencia de los estudios de tráfico que sustentan las tarifas establecidas por el Acuerdo de Consejo de Ministros previsto en el punto 4.2 anterior, pudieran desviarse de las previsiones iniciales, o bien por incrementos de costes producidos por la desviación de las hipótesis en las estimaciones de estos en el modelo económico planteado, la Comisión de Seguimiento y Control del convenio, a propuesta de SEITT, y teniendo en cuenta el análisis de los indicadores de desempeño relacionados en el anexo I, podrá proponer al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la revisión de las tarifas cuando sea preciso para garantizar el equilibrio de ingresos y gastos, de manera justificada.

En cualquier caso, dada la inestabilidad de los precios y la coyuntura económica en el momento de la firma del convenio, SEITT presentará a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio, a los seis meses de entrada en vigor del mismo, un informe en el que evaluará la evolución de las previsiones de su modelo económico.

Sin perjuicio de ello, corresponderá a la Sociedad asumir las consecuencias de dichas desviaciones, y en caso de que no fuera posible hacer frente a los gastos e inversiones con los ingresos recibidos, SEITT planteará a la Comisión de Seguimiento y Control una propuesta justificada de reducción de sus gastos y de incremento de los posibles ingresos en su caso, a través del aumento de las tarifas o de las aportaciones

del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Analizada dicha propuesta, la comisión, podrá elevar una propuesta al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para que someta al Consejo de Ministros la aprobación de la elevación de tarifas o, dentro del marco de su envolvente presupuestaria, previa tramitación del pertinente expediente económico y cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con las disposiciones legales aplicables, de incremento de las aportaciones a realizar por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En el supuesto de que se altere el clausulado del convenio se tramitará una adenda de modificación del mismo de acuerdo con lo regulado en el artículo 50.2.c) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Asimismo, también podrán ser propuestas con el mismo procedimiento otras modificaciones de tarifas o bonificaciones de las mismas por motivos de carácter medioambiental, social o de mejora del nivel de servicio en otras carreteras u otras circunstancias de interés general justificadas, para las que se podrá tener en cuenta la provisión económica de la correspondiente aplicación presupuestaria de compensación por modificación de tarifas de los Presupuestos Generales del Estado para implementarlos. En el caso de que las medidas hayan sido realizadas a propuesta de otras Administraciones, o entidades, podrán establecerse compensaciones por estas.

4.4 Teniendo en cuenta el importe de las actuaciones pendientes de ejecutar por SEITT y la necesidad de hacerlas en el plazo más breve posible, será necesaria una aportación de capital para cubrir el déficit que se genera en los años 2023-2029 por parte de la Administración General del Estado. Por tanto, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en virtud de la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, aportará a la Sociedad las cantidades que garanticen dicha cobertura de acuerdo con las previsiones del anexo II.

Dichas aportaciones económicas se realizarán por la Administración General del Estado, en concepto de ampliación de capital, con cargo al crédito presupuestario «17.20.451N.85202-Para financiar la gestión de la explotación de autopistas de titularidad estatal» del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o su equivalente en ejercicios posteriores, en las anualidades y por las cuantías siguientes:

*Aportaciones de capital (euros)*

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
7.929.833	76.633.996	43.455.010	0	22.000.000	49.000.000	18.000.000	217.018.839

El Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible aportará a SEITT, durante la vigencia de este convenio, un máximo de 217.018.839 euros.

Las aportaciones de capital previstas se librarán previo informe de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda y Función Pública, de conformidad con el artículo 66 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Para dicho trámite, la Sociedad deberá justificar sus necesidades de financiación en función de la tesorería, de la evolución de los ingresos de las autopistas gestionadas u otras fuentes de financiación aplicadas, pudiendo acordarse la suspensión o minoración de la anualidad correspondiente, sin perjuicio de su reprogramación a otros ejercicios, en caso de ser necesario.

En particular, estas aportaciones podrán variar en función de la liquidación que se realice del Convenio de 16 de agosto de 2017 conforme a lo previsto en la cláusula novena. Será la Comisión de Seguimiento y Control la que proponga la cuantía de estas aportaciones patrimoniales.

Las partes, por acuerdo de la Comisión de Seguimiento y Control, podrán aprobar reajustes de las anualidades en función de la evolución de la ejecución del objeto y de las actuaciones asumidas, siempre que dichos reajustes no supongan una alteración (al alza o a la baja) del importe global de los compromisos económicos, ni un aumento del

plazo de duración del convenio. En cualquier caso, esto no exceptúa de la tramitación del correspondiente expediente financiero en su caso, de conformidad con las disposiciones que resulten exigibles.

Cualquier otra modificación requerirá de la tramitación de la correspondiente Adenda al convenio de conformidad con las disposiciones aplicables.

4.5 SEITT podrá obtener financiación de fondos provenientes de la Unión Europea del Marco Financiero Plurianual de los presupuestos comunitarios, excluidos los provenientes del Plan de Transformación, Recuperación y Resiliencia (PRTR), que se aplicarán a las inversiones para las que han sido obtenidos.

4.6 Financiación de actuaciones que formen parte del Plan de Transformación, Recuperación y Resiliencia (PRTR). El PRTR aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021 y la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España, de 13 de julio de 2021 (CID), incluye en la Componente 6, Inversión 02, Red Nacional de Transportes. Red Transeuropea de transportes. Otras actuaciones.

De acuerdo con la descripción de dichas medidas en el PRTR, y con lo establecido en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del PRTR, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tiene la condición de Entidad Decisora de la Componente 6.

Asimismo, dentro de la citada Componente 6, Inversión 02, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible actúa como órgano gestor del proyecto denominado «C06.I02.P03 – Actuaciones en la Red de Carreteras del Estado», que incluye la realización de actuaciones de mejora de la seguridad viaria (actuaciones de seguridad en túneles, protección de fauna y usuarios vulnerables), sostenibilidad y eficiencia energética y acción contra el ruido, digitalización e implementación de ITS en carriles BUS VAO, de acuerdo a establecido en el CID.

En este contexto, SEITT actuará como entidad instrumental de la Dirección General de Carreteras, de acuerdo a lo previsto en el apartado 4 de la Resolución 1/2022, de 12 de abril, de la Secretaria General de Fondos Europeos, por la que se establecen instrucciones a fin de clarificar la condición de entidad ejecutora, la designación de órganos responsables de medidas y órganos gestores de proyectos y su proyectos, en el marco del sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para la ejecución de actuaciones que tiene encomendada la Dirección General de Carreteras en el ámbito de las autopistas objeto de este Convenio, que se recogen en la tabla del anexo III, y que forman parte del correspondiente subproyecto instrumental.

Este Convenio constituye el instrumento jurídico previsto en el apartado 4.4 de la citada Resolución 1/2022. La transferencia de los fondos a SEITT para la financiación de las actuaciones incluidas en la tabla del anexo III, se articulará a través de la partida presupuestaria 17.50.45FB.747 «A SEITT para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia» en las cuantías y anualidades siguientes:

*Transferencias de capital (euros)*

2023	2024	2025	Total
1.556.802,39	1.089.761,67	934.081,44	3.580.645,50

La inversión que supongan estas actuaciones no incrementará las previsiones totales de inversión y las necesidades de aportaciones de capital previstas por SEITT en el modelo económico del citado anexo I.

Además, en caso de no realizarse el gasto o en caso de incumplimiento total o parcial de los objetivos previstos, SEITT deberá reintegrar los fondos recibidos al Tesoro Público, conforme a lo indicado en la regla séptima del artículo 7 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.



Asimismo, cualquier financiación recibida en exceso respecto de la realmente ejecutadas por SEITT para la financiación de las actuaciones, deberá ser reintegrada al Tesoro Público. Si, por el contrario, la financiación recibida a través del PRTR no fuera suficiente por alguna causa para la finalización completa de las actuaciones, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adoptará las medidas necesarias para aportarla a SEITT, reprogramando otras actuaciones del PRTR o, en su caso, autorizando recurrir a la financiación prevista en el punto 4.4. del presente convenio hasta su completa finalización, teniéndose en cuenta esta circunstancia en la liquidación del convenio.

Para lo previsto en el párrafo anterior y dada la identidad de las actuaciones a que se destinan, se tendrá en cuenta la financiación recibida por SEITT en 2021 y 2022 aludida en el expositivo Quinto de esta adenda.

SEITT informará a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio de los retrasos en los plazos previstos para las mismas en la tabla del anexo III. Las citadas actuaciones deberán en cualquier caso finalizar antes del 30 de junio de 2026, fecha en la que debe estar finalizada la medida C06.I02.

Como tal entidad instrumental, SEITT se compromete al cumplimiento de las obligaciones que prescribe para las entidades instrumentales del PRTR la Resolución 1/2022, de 12 de abril, y en particular:

i. Con cargo a la financiación recibida a tal fin, a realizar las acciones que se le asignen con la finalidad de ayudar a la entidad ejecutora a desarrollar las medidas contenidas en el Plan, y a facilitar que ésta esté en disposición de poder cumplir con los hitos y objetivos asignados como parte de la Decisión de Ejecución del Consejo de acuerdo con sus indicadores de seguimiento, en la forma y los plazos previstos y bajo las directrices de la entidad ejecutora.

En particular contribuirá al cumplimiento del hito 94, que obliga al Estado español a la finalización de obras para hacer la RCE más segura con arreglo a la normativa nacional y europea, antes del 30 de junio de 2026, en al menos 80 túneles, al cual SEITT contribuirá con la adaptación de tres túneles, dos de los cuales reciben la financiación necesaria para que las obras de su adaptación sean completadas a través del presente convenio, siendo los recogidos en la tabla del anexo III.

ii. Facilitar al Ministerio de transportes y Movilidad Sostenible como entidad ejecutora toda la información de seguimiento que ésta precise, y en particular proporcionar la información que ha de suministrarse al sistema de información de gestión y seguimiento del PRTR conforme a lo dispuesto en la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, y según se establezca en el manual de uso y funcionamiento del sistema de información, Manual de usuario CoFFEE-MRR, disponible en la página web de la Secretaría General de Fondos Europeos.

iii. Cumplir con todos los principios transversales del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de acuerdo con el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, y con los principios de gestión específicos del PRTR previstos en el artículo 2 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, a título de entidad instrumental y sometiéndose en su condición de tal al Plan de medidas antifraude de la entidad ejecutora, y al cumplimiento de las previsiones de 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.

iv. En particular, garantizar la ausencia de doble financiación de las tareas y obligaciones establecidas en este convenio, según lo previsto en el artículo 7 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, así como el cumplimiento del principio del DNSH («Do not significant harm») previsto en el artículo 5 de dicha Orden.

v. Llevar a cabo la planificación, ejecución y seguimiento del subproyecto instrumental, y en particular el suministro de los informes y certificados de seguimiento



que le solicite Ministerio de transportes y Movilidad Sostenible a través de la Dirección General de Carreteras.

Asimismo, el Ministerio de transportes y Movilidad Sostenible, para el que la Dirección General de Carreteras actúa órgano gestor, asumirá las siguientes obligaciones:

a) Realizar todas las acciones que competen a la entidad ejecutora según la Resolución 1/2022, de 12 de abril, de la Secretaría General de Fondos Europeos, conducentes a la creación y validación de un «subproyecto instrumental» dentro del proyecto C06.I02.P03, del cual SEITT sea «gestor instrumental», para la inclusión de las actuaciones objeto de financiación por los fondos.

b) Comunicar a la Secretaría General de Fondos Europeos del Ministerio de Hacienda y Función Pública la consideración de SEITT como entidad del sector público con participación instrumental en el cumplimiento del PRTR, así como la existencia del presente convenio como instrumento jurídico que formaliza dicha participación.

c) Asumir la responsabilidad de cumplimiento de los hitos y objetivos ligados al Componente 6, Inversión 2, en el ámbito de las actuaciones incluidas en este convenio.

d) Financiar las actuaciones objeto del presente convenio conforme a los importes previstos en el presente punto.

4.7 En cualquier caso, SEITT priorizará la ejecución de inversiones en función de la evolución real de los ingresos y gastos.

#### Quinta. *Contabilidad.*

5.1 En la Memoria de las Cuentas Anuales de SEITT del ejercicio en el que gestione la explotación del servicio relativo a las autopistas objeto del presente convenio, se informará sobre la totalidad de las operaciones correspondientes a la explotación de las citadas autopistas. Además, en la contabilidad de SEITT deberán figurar, de manera separada, los ingresos provenientes de las tarifas abonadas por los usuarios y los procedentes de la explotación de la zona comercial.

5.2 A estos efectos, SEITT deberá llevar contabilidad analítica, con el fin de determinar la totalidad de los costes, directos e indirectos, e ingresos inherentes a las actividades reguladas en este convenio.

5.3 Dicha necesidad de contabilidad analítica, además de forma agregada, deberá atenderse por cada una de las antiguas concesiones de autopistas objeto de la regulación citadas en la cláusula primera de este convenio.

#### Sexta. *Aspectos fiscales, autorizaciones y licencias.*

6.1 No se exigirá el pago de la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público estatal.

6.2 SEITT se encuentra exenta de recabar licencias para la construcción, reparación y demás actividades íntimamente relacionadas con el objeto del presente convenio.

#### Séptima. *Potestades de la Administración.*

En todo caso la Administración conserva las potestades que le confiere la legislación vigente en relación con los bienes de dominio público y en particular, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible conservará en todo momento las facultades de tutela y policía sobre el dominio público afectado.

#### Octava. *Eficacia, duración y vigencia del convenio.*

8.1 El presente convenio será eficaz una vez inscrito en el Registro Electrónico estatal de órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal (REOICO)

en el plazo de cinco días hábiles desde su formalización. Asimismo, será publicado en el «Boletín Oficial del Estado» en el plazo de diez días hábiles desde su formalización.

8.2 La duración inicial del convenio es de diez años, con posibilidad de prórroga, previa propuesta de la Comisión de Seguimiento y Control, por acuerdo de las partes, por el plazo temporal que de manera justificada así se establezca, hasta un máximo de siete años más.

8.3 La prórroga se formalizará por escrito, antes de que finalice el plazo de vigencia, mediante una Adenda al convenio previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

Novena. *Extinción del convenio anterior.*

Se acuerda resolver el convenio por el que se regula la gestión de la explotación y la preparación de la licitación de autopistas de titularidad estatal, suscrito por los firmantes en fecha 16 de agosto de 2017, dando lugar a su extinción y a la de su adenda, desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», previa inscripción en el REOICO.

Desde la fecha en que el presente convenio adquiera eficacia jurídica de conformidad con lo previsto en la cláusula octava, sustituirá en su totalidad al firmado en fecha 16 de agosto de 2017 y su adenda. En este contexto, los fondos excedentarios generados por la actividad ordinaria de SEITT al amparo de este convenio a la finalización del mismo, formarán parte de las fuentes de financiación para acometer las actuaciones aún no finalizadas.

No obstante lo anterior, se realizará el proceso de liquidación previsto en dicho convenio en su cláusula decimotercera. Una vez autorizada la liquidación por la Comisión de Seguimiento, la trasladará la Comisión de Seguimiento y Control de este convenio para la toma de decisiones sobre el volumen final de aportaciones patrimoniales indicadas punto 4.3 de la cláusula cuarta. En el contexto del proceso de liquidación, SEITT aportará un informe con el estado de las actuaciones previstas, donde se reflejen las que hayan sido finalmente ejecutadas, total o parcialmente, durante la vigencia del citado convenio firmado en 2017 y cuál ha sido su coste y su financiación, con el objeto de realizar las actuaciones previstas en el último párrafo del punto 4.4 de la cláusula cuarta.

Décima. *Comisión de Seguimiento y Control del convenio.*

10.1 Se crea una Comisión de Seguimiento y Control del convenio formada por:

– El representante designado por la Secretaria de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, con rango igual o superior a Secretario General, al que corresponderá la presidencia de la comisión.

– La persona que ostente el cargo de Director General de Carreteras.

– La persona que ostente el cargo de Director General de SEITT.

– Un miembro de la Dirección General de Carreteras, designado por la persona que ostente el cargo de Director General.

– Un miembro de SEITT, designado por la persona que ostente el cargo de Director General de SEITT.

– Un representante del Ministerio Economía, Comercio y Empresa.

– Un representante de la Oficina de Asuntos Económicos y G-20 de la Presidencia del Gobierno.

– Un representante del Ministerio de Hacienda.

– Un representante de la Intervención General de la Administración del Estado, con voz, pero sin voto.

Cuando por el cumplimiento de un deber inexcusable, cualquiera de los miembros de la Comisión de Seguimiento y Control anteriores no pueda asistir a alguna de las reuniones convocadas, podrá designar en su caso un sustituto a tal efecto.

La Comisión se reunirá al menos una vez al año con asistencia presencial o telemática.

10.2 Corresponde a esta Comisión velar por el cumplimiento del presente convenio, para lo que recabará la información relativa al desarrollo de la gestión directa, incluida la precisa para el seguimiento de la evolución de sus previsiones económicas, así como resolver cuantas dudas se planteen en su interpretación y ejecución y en particular:

a) Podrá, a propuesta de SEITT, proponer al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la revisión del régimen de aplicación de tarifas de la Sociedad tal y como se prevé en el punto 4.3 de la cláusula cuarta. También evaluará el cumplimiento o revisión de los indicadores de desempeño propuestos en el anexo I, para lo cual, SEITT elevará a la misma anualmente un informe de seguimiento de estos, pudiendo proponer también, en su caso, nuevos indicadores.

b) En caso de que el objetivo previsto para los indicadores no sea alcanzado, en el citado informe SEITT justificará las causas y propondrá un plan de acción para corregir estas desviaciones. A la vista del informe y del Plan, la Comisión de Seguimiento y Control podrá determinar unos nuevos valores objetivo para los indicadores.

c) Asimismo, corresponderá a la Comisión de Seguimiento y Control establecer, en función de la evolución del convenio, el valor a alcanzar por dichos indicadores desde 2027 hasta el resto del plazo de vigencia de este, así como la definición de otros indicadores diferentes para adaptarlos a las circunstancias que se produzcan en ese año.

d) Realizar las funciones previstas en el punto 13.3 de la cláusula decimotercera, relativas a la liquidación del convenio, así como determinar la inclusión en las liquidaciones parciales.

e) Acordar que determinadas áreas de servicio dejen de ser explotadas por SEITT, según las previsiones del punto 3.2.b) de la cláusula tercera.

f) Elaborar el documento de coordinación previsto en el punto 3.6 de la cláusula tercera, relativo a la inspección de la explotación prevista en el artículo 22.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

g) Acordar los reajustes de anualidades previstos en la cláusula cuarta, siempre que estos no supongan una alteración (al alza o a la baja) del importe global de los compromisos económicos, ni un aumento del plazo de duración del convenio.

h) Proponer, en su caso, la prórroga o modificación del convenio, según lo previsto en el punto 8.2 de la cláusula octava y el punto 12.1 de la cláusula duodécima.

i) Resolver las controversias que se susciten en relación con la interpretación, modificación o resolución del presente convenio, de acuerdo con lo establecido en la cláusula decimocuarta.

j) Cualesquiera otras que se deriven de este convenio.

Undécima. *Régimen de responsabilidad.*

SEITT responderá del cumplimiento de las obligaciones asumidas en virtud del presente convenio con su propio patrimonio.

Duodécima. *Modificación del convenio.*

12.1 A propuesta de la Comisión de Seguimiento y Control se podrá iniciar el procedimiento de modificación del presente convenio mediante la suscripción de la correspondiente Adenda modificativa que deberá ser formalizada con anterioridad a la fecha de finalización de su vigencia, previo cumplimiento de todos los trámites y requisitos que resulten preceptivos de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

12.2 La modificación del convenio requerirá acuerdo unánime de las partes.

Decimotercera. *Extinción y liquidación del convenio.*

13.1 El convenio se extinguirá por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en causas de resolución.

13.2 Serán causas de resolución del convenio:

a) El transcurso de la vigencia establecida en el presente convenio, sin haberse acordado la prórroga del mismo.

b) La decisión unilateral de la Administración.

c) El mutuo acuerdo de las partes.

d) El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio y a las demás partes firmantes.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio o por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

e) La imposibilidad física o jurídica de realización de su objeto.

f) El traspaso de la gestión de las autopistas a otras empresas o entidades, a través de su licitación u otro sistema.

g) La decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.

h) Cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en las leyes.

13.3 Para la liquidación del convenio, se seguirán las siguientes determinaciones:

1) Este convenio se liquidará totalmente de no acordarse prórroga una vez transcurrido su periodo de duración conforme a la cláusula octava o parcialmente cuando la Comisión de Seguimiento y Control así establezca dicha necesidad.

SEITT remitirá a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio la propuesta de liquidación final del convenio en el plazo máximo de dos meses desde la aprobación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio afectado por la finalización de la explotación de la infraestructura. La propuesta de liquidación se acompañará de un informe en el que se detallarán los costes e ingresos imputados, los criterios de imputación aplicados, que tendrán en cuenta lo señalado en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 14 de abril de 2015, así como las cuentas anuales, los informes de gestión y los informes de auditoría de SEITT del periodo afectado por el convenio. Asimismo, se acompañará de un informe del grado de cumplimiento agregado de los indicadores previstos en el anexo I o de los acordados por la Comisión de Seguimiento y Control, en su caso.

La Comisión de Seguimiento y Control, en el plazo máximo de quince días posteriores, evaluará la propuesta y acordará, en su caso, la remisión a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) a efectos de la realización de la auditoría señalada en el siguiente párrafo.

La IGAE auditará la propuesta de liquidación final del convenio en relación con la razonabilidad de los criterios aplicados y la correcta imputación de costes e ingresos, en el plazo máximo de tres meses desde su recepción. SEITT queda obligada a colaborar de forma plena con la IGAE en las actuaciones de auditoría que se realicen. Asimismo, se pronunciará sobre la coherencia de la información suministrada sobre los indicadores.

Una vez que la IGAE haya emitido el informe, deberá procederse a la aprobación por la Comisión de Seguimiento y Control de la liquidación final definitiva. Los resultados del informe de auditoría surtirán efecto en la liquidación definitiva no pudiendo aprobarse por

un importe distinto al establecido en el informe. Si la Comisión de Seguimiento mostrase discrepancias con el informe de auditoría podrá interesar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que, en su caso, eleve la discrepancia al Consejo de Ministros y adopte esta resolución definitiva. En este último caso, se entenderá que no existe liquidación final definitiva hasta que la discrepancia de criterios sea resuelta por el Consejo de Ministros.

En la elaboración de esta liquidación se habrá de tener en cuenta los resultados que hayan sido elevados a definitivos en las liquidaciones parciales previstas en el apartado 2) de esta cláusula.

Si el resultado de la liquidación final definitiva fuera positivo a favor del Estado, SEITT deberá reintegrar a la cuenta del Tesoro Público que corresponda el saldo correspondiente, en el plazo máximo de un mes desde que se hubiera aprobado la liquidación definitiva. Transcurrido el plazo máximo sin haberse efectuado el ingreso, se devengarán los intereses de demora correspondientes de conformidad con el artículo 17 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Si, por el contrario, este resultado fuera positivo a favor de SEITT, se tramitará el correspondiente expediente económico por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la compensación de dicho saldo a SEITT, siempre que no supere el máximo de aportación previsto en el punto 4.4 de la cláusula cuarta.

2) Asimismo, SEITT presentará a la Comisión de Seguimiento y Control, en el ejercicio de finalización de las inversiones que deriven del convenio anterior, así como en los años 2027 y 2029, liquidaciones parciales informativas del presente convenio, evaluándose específicamente en esas fechas los parámetros de cumplimiento de este.

Para la elaboración de las liquidaciones parciales informativas anteriores, SEITT remitirá a la Comisión de Seguimiento y Control del convenio la propuesta de liquidación en el plazo máximo de dos meses desde la aprobación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio afectado. La propuesta de liquidación se acompañará de un informe en el que se detallarán los costes e ingresos imputados, los criterios de imputación aplicados, que tendrán en cuenta lo señalado en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 14 de abril de 2015, así como las cuentas anuales, los informes de gestión y los informes de auditoría de SEITT del periodo afectado por el convenio. Asimismo, se acompañará de un informe del grado de cumplimiento agregado de los indicadores previstos en el anexo I.

La Comisión de Seguimiento y Control, en el plazo máximo de quince días posteriores, evaluará la propuesta y acordará, en su caso, la remisión a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) a efectos de la realización de la auditoría señalada en el siguiente párrafo.

La IGAE auditará la propuesta de liquidación parcial del convenio en relación con la razonabilidad de los criterios aplicados y la correcta imputación de costes e ingresos, en el plazo máximo de tres meses desde su recepción. SEITT queda obligada a colaborar de forma plena con la IGAE en las actuaciones de auditoría que se realicen. Asimismo, se pronunciará sobre la coherencia de la información suministrada sobre los indicadores. Una vez que la IGAE haya emitido el informe, deberá procederse a la aprobación por la Comisión de Seguimiento y Control de la liquidación parcial.

Los resultados del informe de auditoría surtirán efecto en la liquidación parcial no pudiendo aprobarse por un importe distinto al establecido en el informe. Si la Comisión de Seguimiento y Control mostrase discrepancias con el informe de auditoría podrá interesar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que, en su caso, eleve la discrepancia al Consejo de Ministros y adopte esta resolución final que proceda.

Realizado este procedimiento, las liquidaciones parciales servirán para la adopción de decisiones por parte de la Comisión de Seguimiento y Control,

La aprobación como definitiva supondrá la consideración del resultado de esta como tal a los efectos de la elaboración de la liquidación final del convenio prevista en el apartado 1). Asimismo, cuando el resultado de una liquidación parcial elevada a definitiva fuese positivo a favor del Estado, las partes, mediante acuerdo de la Comisión

de Seguimiento y Control del Convenio, podrán acordar el reajuste o la propuesta de reducción de las aportaciones por parte del Estado, previstas en el punto 4.4 de la cláusula cuarta, para los años posteriores al del ejercicio aprobado o, en su caso, el reintegro al Tesoro de parte de los saldos positivos por parte SEITT. Para la aprobación de la propuesta de estos reintegros la Comisión de Seguimiento y Control deberá tener en cuenta el equilibrio económico de la empresa en los ejercicios posteriores al de la liquidación. En el caso de que estas previsiones alterasen (al alza o a la baja) la cifra total de aportaciones comprometida del convenio, será precisa la tramitación de la correspondiente adenda de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

En caso de prórroga del convenio de acuerdo con las previsiones de la cláusula octava, la adenda prevista en el punto 8.3 de la misma establecerá el calendario de liquidaciones parciales a realizar durante el periodo prorrogado.

13.4 En el caso de la financiación de actuaciones con fondos del PRTR, se atenderá a las previsiones establecidas en el punto 4.6 de la cláusula cuarta del presente convenio.

#### Decimocuarta. Resolución de conflictos.

Todas las controversias que se susciten en relación con la interpretación, modificación o resolución del presente convenio serán resueltas en el seno de la Comisión de Seguimiento y Control, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible como Ministerio de tutela, de conformidad con lo establecido en los artículos 176 y siguientes de la Ley 33/2003 y en el artículo 116 de la Ley 40/2015.

Las cuestiones que conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior no hayan podido ser resueltas en seno de la Comisión de Seguimiento y Control, serán de conocimiento y competencia del orden jurisdiccional contencioso administrativo, de conformidad con lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Y, en prueba de conformidad, firman el presente convenio en el lugar y fecha arriba indicados.—El Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano Clavero – La Presidenta de SEITT, Rocío Báguena Rodríguez.

### ANEXO I

#### Indicadores y objetivos de desempeño 2023-2027

Indicador	Criterio medida	V. Inicial	2023	2024	2025	2026	2027
IMD.	El promedio total anual de la IMD de cobro.	4.652	4.989	5.258	5.281	5.414	5.549
TRÁNSITOS.	El número total de tránsitos anuales.	48.052.680	52.656.626	54.762.891	55.002.440	56.387.655	57.793.701
DIGITALIZACIÓN I.	El porcentaje total de uso de OBE sobre el total de ingresos por peaje.	30,9	33	35	36,5	38	40
DIGITALIZACIÓN II.	El porcentaje de pago mediante OBE u otros medios electrónicos sobre el total de ingresos por peaje.	75	77	78	80	81	82



Indicador	Criterio medida	V. Inicial	2023	2024	2025	2026	2027
SOSTENIBILIDAD.	El número de puntos de recarga instalados para vehículos eléctricos.	0	6	10	17	19	25
INGRESOS I.	El total de los ingresos por peaje (en miles de euros).	75.294	80.735	85.083	86.258	90.183	94.286
INGRESOS II.	El total de los ingresos procedentes de las áreas de servicio y otros ingresos de explotación (en miles de euros).	18.600	16.560	15.660	6.422	6.570	6.708
PERSONAL I.	Gastos de personal (en miles de euros).	-19.859	-20.473	-20.128	-21.659	-22.677	-22.622
PERSONAL II (*).	Coste de personal por kilómetro de autopista gestionado (en miles de euros).	-28	-29	-29	-31	-32	-32
REPARACIONES.	Grandes reparaciones y nuevas actuaciones (en miles de euros).	-22.000	-12.573	-43.483	-108.444	-76.876	-68.176
RATIO EFICIENCIA (**).	Gastos operativos / Ingresos de explotación	0,88	0,78	0,74	0,75	0,74	0,71

(\*) Se consideran los 700 km de autopistas y tramos asociados libres que gestiona SEITT.

(\*\*) Se consideran como gastos operativos: consumo de mercaderías, gastos de personal, compra de gasolineras y otros gastos de explotación. Se consideran como Ingresos de explotación ingresos de peaje, ingresos ventas de gasolinera y otros ingresos de explotación.

## ANEXO II

### Resultados del modelo económico

*Tabla 1. Actuaciones previstas para el normal funcionamiento de las autopistas 2023-2032 (euros)*

Inversiones necesarias para el correcto funcionamiento 2023 - 2032	(Importes en euros sin IVA)
Firmes y señalización.	231.052.005
Adecuación de túneles.	29.535.167
Estructuras.	55.552.673
Instalaciones ITS y Área Peaje.	30.194.750
Iluminación.	33.907.164

Inversiones necesarias para el correcto funcionamiento 2023 - 2032	(Importes en euros sin IVA)
Ruido.	10.800.392
Total.	391.042.151

Tabla 2. Nuevas actuaciones 2023-2032 (euros)

Nuevas actuaciones 2023 – 2032	Importes en euros sin IVA
Eficiencia administrativa.	100.000
Digitalización.	15.061.342
Organización y desarrollo.	260.000
Recursos Humanos y Productividad.	7.015.000
Sostenibilidad.	9.338.950
Mejoras de Capacidad y Enlaces.	32.100.000
TOTAL.	63.875.292

Tabla 3. Flujos de Caja 2023-2032 (euros)

Cash Flow	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total (23-32)
Saldo inicial.	56.510	70.677	125.604	79.878	24.670	5.751	5.757	1.368	41.947	85.582	
Ingresos peaje.	80.735	85.083	86.258	90.183	94.286	97.614	101.060	104.628	108.321	112.145	960.312
Ingresos ventas gasolineras.	10.254	9.426	1.058	0	0	0	0	0	0	0	20.738
Otros ingresos de explotación.	6.306	6.090	6.422	6.570	6.708	6.523	5.724	5.781	5.840	5.898	61.861
Consumo de mercaderías.	(201)	(275)	(448)	(458)	(468)	(474)	(477)	(481)	(486)	(491)	-4.260
Gastos de personal.	(20.473)	(20.128)	(21.659)	(22.677)	(22.622)	(24.048)	(21.677)	(21.894)	(22.113)	(22.334)	-219.626
Compras gasolineras.	(8.912)	(7.935)	(886)	0	0	0	0	0	0	0	-17.733
Otros gastos de explotación.	(46.418)	(45.904)	(46.948)	(48.028)	(49.036)	(49.029)	(46.367)	(46.830)	(47.299)	(47.772)	-473.631
Otras amortizaciones.	(253)	(413)	(417)	(421)	(426)	(430)	(434)	(438)	(443)	(447)	-4.122
Resultado Financiero.	1.984	2.682	1.200	300	0	0	0	0	0	0	6.166
Impuestos Sociedades.	(5.768)	(6.850)	(5.221)	(1.675)	0	0	0	0	0	0	-19.514
Excedente por resultado ejercicio.	17.254	21.776	19.359	23.793	28.441	30.157	37.830	40.764	43.820	46.998	310.192

Cash Flow	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total (23-32)
Ingresos PRTR.	1.556		2.024								3.580
Aportaciones Capital.	7.930	76.634	43.455	0	22.000	49.000	18.000				217.019
Ejecución Grandes reparaciones y TDigital.	(12.573)	(43.483)	(108.444)	(76.876)	(68.176)	(77.956)	(60.034)				(447.542)
RRHH, productividad, eficiencia y organiz.			(2.120)	(2.125)	(1.185)	(1.195)	(185)	(185)	(185)	(195)	(7.375)
Excedente tesorería fin ejercicio.	70.677	125.604	79.878	24.670	5.751	5.757	1.368	41.947	85.582	132.385	

ANEXO III

Actuaciones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

Tabla de Relación de actuaciones financiadas a través del PRTR

Actuación	Inversión pendiente de financiación (€ sin IVA)	Coefficiente climático (etiqueta)	Fecha finalización prevista	Hitos a los que contribuye
Adecuación al Real Decreto 635/2006 sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de Carreteras del estado, en los túneles de Perales del Río, Valdepastores y Boadilla en la autovía M-50 (Financiación para completar obras y asistencias técnicas a las obras).	3.580.645,50	0 %	21/12/2025	94 (CID)