

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

24390 *Resolución de 22 de diciembre de 2022, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica 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 de autopistas de titularidad estatal.*

Con fecha de 22 de diciembre de 2022 se ha 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 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 dicho convenio que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 22 de diciembre de 2022.–El Secretario General de Infraestructuras, Francisco Javier Flores García.

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

Madrid, 22 de diciembre de 2022.

REUNIDOS

Doña Isabel Pardo de Vera Posada, Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, nombrada por Real Decreto 669/2021, de 27 de julio, en virtud de la avocación de fecha 2 de diciembre de 2022, realizada al amparo de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y,

De otra parte, don Francisco Javier Flores García, Presidente 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 enero de 2022.

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

Las Partes, en la representación que ostentan, se reconocen capacidad para formalizar el presente convenio de gestión directa y, a tal efecto

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

Estatual 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, Movilidad y Agenda Urbana 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 Movilidad y Agenda Urbana 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 la Sra. Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y SEITT, representada por su Presidente, 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, Movilidad y Agenda Urbana) 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».

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

1.2 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 registrará 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 y aprobados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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.
- 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, Movilidad y Agenda Urbana 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 de la aplicación del artículo 38.2 de la Ley 37/2015, 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 podrá acordar dicho desvío y fijará las condiciones de utilización de la autopista con carácter temporal.

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, Movilidad y Agenda Urbana 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, Movilidad y Agenda Urbana 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, Movilidad y Agenda Urbana. Analizada dicha propuesta, la comisión, podrá elevar una propuesta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para que someta al Consejo de Ministros la aprobación de la elevación de tarifas o, dentro del marco de su envoltente 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, Movilidad y Agenda Urbana. 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, o de mejora del nivel de servicio, 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 implementarlas.

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 2023-2025 por parte de la Administración General del Estado. Por tanto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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, Movilidad y Agenda Urbana o su equivalente en ejercicios posteriores, en las anualidades y por las cuantías siguientes:

Aportaciones de capital			
2023	2024	2025	Total
-	-	-	-
Euros	Euros	Euros	Euros
7.929.833	76.633.996	43.455.010	128.018.839

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aportará a SEITSA, durante la vigencia de este convenio, un máximo de 128.018.839 euros.

Las aportaciones 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, de fondos europeos recibidos u otras fuentes de financiación aplicadas, pudiendo acordarse la suspensión o minoración de la anualidad correspondiente, sin perjuicio de su reprogramación a otros ejercicios mediante Adenda al convenio, 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.

4.5 SEITT podrá obtener financiación de fondos provenientes de la Unión Europea del Marco Financiero Plurianual de los presupuestos comunitarios, que se aplicarán a las inversiones para las que han sido obtenidos.

En el caso de que se recibiera financiación procedente del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la ejecución de las inversiones habría de cumplir con los hitos previstos en el CID (Council Implementing Decisión) y principios transversales del Mecanismo, y SEITT tendría que cumplir las obligaciones del apartado 4 de la Resolución 1/2022, de 12 de abril, de la Secretaría 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.

A instancias de la Comisión de Seguimiento y Control del convenio las inversiones vinculadas a este tipo de financiación se incluirán a título informativo en las liquidaciones parciales que puedan establecerse de acuerdo con el importe ejecutado y registrado en las cuentas anuales aprobadas. Con independencia de la información anterior de acuerdo con su grado de ejecución, las inversiones vinculadas a este tipo de fondos se liquidarán de manera acumulada según los criterios e indicadores que se aprueben para el mismo y que se regirán por su normativa específica.

4.6 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, Movilidad y Agenda Urbana 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.*

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

- El representante designado por la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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.
- Un representante del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
- Un representante de la Secretaria General de Asuntos Económicos y G-20 de la Presidencia del Gobierno.
- Un representante del Ministerio de Hacienda y Función Pública.
- Un representante de la Intervención General de la Administración del Estado, con voz, pero sin voto.

La Comisión se reunirá al menos una vez al año.

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, Movilidad y Agenda Urbana 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.

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.

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 del mismo, así como la definición de otros indicadores diferentes para adaptarlos a las circunstancias que se produzcan en ese año.

b) 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, a título informativo, de las inversiones vinculadas a la financiación con fondos europeos, según lo previsto en el punto 4.5 de la cláusula cuarta.

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

d) 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.

e) 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.

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

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 trascurrido 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 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 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 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 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, Movilidad y Agenda Urbana 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 definitiva hasta que la discrepancia de criterios sea resuelta por el Consejo de Ministros.

Si el resultado de la liquidación 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 MITMA para la compensación de dicho saldo a SEITT, siempre que no supere el máximo de aportación previsto en el apartado 4.4 de la cláusula cuarta.

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 del mismo, pudiendo la Comisión de Seguimiento y Control decidir, si así lo considera, elevar a definitiva dichas liquidaciones parciales. Esas liquidaciones parciales en 2027 y 2029 serán auditadas conforme al procedimiento previamente establecido y servirán para la adopción de decisiones por parte de la Comisión de Seguimiento y Control.

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, Movilidad y Agenda Urbana 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.—La Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera Posada.—El Presidente de SEITT, Francisco Javier Flores García.

ANEXO I

Indicadores y objetivos de desempeño 2023-2027

INDICADOR	CRITERIO MEDIDA	V.Inicial	2023	2024	2025	2026	2027
IMD	IMD promedio total anual	4.252	5.302	5.809	6.243	6.535	6.696
TRÁNSITO	Tránsitos totales anual	43.615.282	54.400.000	59.600.000	64.000.000	67.700.000	68.700.000
DIGITALIZACIÓN	% total de uso de OBE sobre total de ingresos por peaje	30,9%	33%	35%	36,5%	38%	40%
SOSTENIBILIDAD	Puntos de recarga de vehículos eléctricos instalados	0	2	7	15	18	20
INGRESOS I	Total ingresos por peaje en €	67.306.876	85.561.550	93.479.388	100.423.399	104.537.387	107.128.086
INGRESOS II	Total ingresos en € (incluye peajes, AA.SS. y otros ingresos de explotación)	81.007.274	102.336.324	111.635.137	119.779.377	124.737.176	127.901.025
MERCADERÍAS	Consumo de mercaderías	(166.405)	(168.402)	(170.254)	(173.319)	(176.265)	(178.909)
PERSONAL	Gastos de personal	(18.197.373)	(18.415.742)	(18.618.315)	(18.953.445)	(19.275.653)	(19.564.788)
GASOLINERA	Gasolinera	(5.993.988)	(8.516.724)	(9.502.280)	(10.608.632)	(11.568.367)	(12.238.543)
REPARACIONES	Grandes reparaciones y nuevas actuaciones	(5.200.532)	(33.520.076)	(64.274.460)	(108.031.423)	(80.818.081)	-

ANEXO II

Resultados del modelo económico

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

Actuaciones 2023-2032	Inversión estimada sin IVA (€)
Firmes	156.144.556,47 €
Adecuación de túneles	3.675.723,14 €
Estructuras	14.114.311,46 €
Instalaciones	14.274.992,97 €
Iluminación	4.324.380,17 €
Total	192.533.964 €

Tabla 2. Nuevas actuaciones 2023-2032 (euros)

Línea estratégica Acciones	Inversión estimada sin IVA(€)
Eficiencia administrativa	
Mejora del dimensionamiento de los contratos con terceros	
Estandarización y armonización de procesos	
Registro y comunicación con los proveedores	415.000,00 €
Desarrollo de canales digitales	
Plan de transparencia	
Plan de control de gestión corporativa	
Programa de auditoría	
Digitalización	
Digitalización de procesos del área de Contratación	
Implementación de orquestador jurídico	
Digitalización y homogeneización de los sistemas de peaje	
Creación de una nueva red extendida de telecomunicaciones	21.121.050 €
Directorio activo común y unificación de bases de datos e infraestructuras	
Implementación de ERP y creación de sede electrónica	
Gestión documental y digitalización de gestión de activos de SEITT	
Plan de Ciberseguridad y gestión del dato	
Plan de protección de datos	
Plan de desarrollo inteligente y adaptación a la movilidad autónoma	
Red de Fibra óptica	
Organización y desarrollo	
Unificación de la gestión y centros de trabajo	360.000 €
Desarrollo de negocio	
Plan de mejora del capital humano	
Recursos humanos y productividad	
Revisión del Modelo de gobierno y el Organigrama	7.015.000,00 €
Negociación de un nuevo convenio único	
Plan de mejora del capital humano, riesgos y RSC	
Sostenibilidad	
Plan de expansión y diversificación de negocio	
Reducción del consumo eléctrico	9.338.950,00 €
Instalación de infraestructura para autogeneración	
Plan de sostenibilidad y adaptación a la normativa medioambiental	
Adaptaciones playa de peaje Circunvalación de Alicante	
Mejoras de capacidad	
Ramal Vera (AP-7 Cartagena-Vera)	
Enlace Seseña (R4)	22.340.000 €
Enlace Móstoles (R5)	
Enlace Alcorcón (R5)	
Enlace Valdebebas (M-12 y R2)	
Conexión M-116 (R2)	
Ampliación capacidad M50	
Total	60.590.000

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

Cash Flow	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saldo inicial	55.840.950	32.866.913	-	-	0	32.959.382	67.235.859	101.833.118	137.113.914	172.461.581	208.738.309
Entradas Caja											
Ingresos peaje	76.051.288	85.561.550	93.479.388	100.423.399	104.537.387	107.128.086	108.512.343	110.357.157	111.457.275	113.633.017	113.893.336
Gasolineras	8.701.319	9.708.237	10.838.568	11.819.105	12.503.807	12.965.146	13.422.815	13.896.641	14.387.192	14.895.060	15.420.856
Otros ingresos de explotación	6.843.477	7.066.538	7.317.180	7.536.873	7.695.982	7.807.794	7.915.539	8.025.862	8.138.834	8.254.526	8.373.013
Aportaciones de capital	-	7.929.833	76.633.996	43.455.010	-	-	-	-	-	-	-
Salidas caja											
Consumo de mercaderías	(168.402)	(170.254)	(173.319)	(176.265)	(178.909)	(181.593)	(184.317)	(187.082)	(189.888)	(192.736)	(195.627)
Gastos de personal	(18.415.742)	(18.616.315)	(18.953.445)	(19.275.653)	(19.564.788)	(19.858.260)	(20.156.134)	(20.458.476)	(20.765.353)	(21.076.833)	(21.392.986)
Gasolinera	(8.516.724)	(9.502.280)	(10.608.632)	(11.568.367)	(12.238.543)	(12.690.095)	(13.138.055)	(13.601.828)	(14.081.973)	(14.579.067)	(15.093.708)
Otros gastos de explotación	(53.949.178)	(49.567.761)	(50.502.314)	(51.396.020)	(52.189.542)	(52.984.645)	(53.790.949)	(54.609.756)	(55.441.266)	(56.285.685)	(57.143.222)
Grandes reparaciones y nuevas actuaciones	(33.520.076)	(64.274.460)	(108.031.423)	(80.818.081)	-	-	-	-	-	-	-
Impuestos y caja mínima operativa	-	(1.000.000)	-	-	(7.606.011)	(7.909.956)	(7.983.983)	(8.141.722)	(8.157.154)	(8.371.553)	(8.224.062)
Saldo final	32.866.913	(0)	(0)	(0)	32.959.382	67.235.859	101.833.118	137.113.914	172.461.581	208.738.309	244.375.909