

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**16033** *Resolución de 28 de mayo de 2025, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con Renfe-Operadora, E.P.E., Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, M.P., SA, y Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, O.A. y M.P., para el desarrollo del proyecto de la Unión Europea «Grant Agreement n.º 101102001 -Europe's Rail Flagship Project 2-Rail to Digital automated up to autonomous train operation-FP2-R2DATO-HORIZON-ER-JU-2022-FA2-01».*

Habiendo sido suscrito el 21 de mayo de 2025, el Convenio entre Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, E.P.E, Renfe-Operadora, EPE, Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, MP, SA, y Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, OA y MP, para el desarrollo del proyecto de la Unión Europea denominado «Grant Agreement n.º 101102001-Europe's Rail Flagship Project 2-Rail to Digital automated up to autonomous train operation-FP2-R2DATO-HORIZON-ER-JU-2022-FA2-01» procede, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 8, del artículo 48, de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho convenio, que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 28 de mayo de 2025.–El Presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Luis Pedro Marco de la Peña.

#### ANEXO

**Convenio entre Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, E.P.E, Renfe-Operadora, EPE, Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, MP, SA, y Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, OA y MP, para el desarrollo del proyecto de la Unión Europea denominado «Grant Agreement n.º 101102001-Europe's Rail Flagship Project 2-Rail to Digital automated up to autonomous train operation-FP2-R2DATO-HORIZON-ER-JU-2022-FA2-01»**

Madrid, 21 de mayo de 2025.

#### REUNIDOS

La entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, «ADIF»), con NIF Q2801660H, representada en este acto por su Presidente en virtud del Real Decreto 936/2024, de 17 de septiembre, don Luis Pedro Marco de la Peña, en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 23.2.a) del Estatuto de ADIF, aprobado mediante Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

La entidad pública empresarial Renfe-Operadora (en adelante, «Renfe-Operadora»), con NIF Q-2801659J, representada en este acto por don Álvaro Fernández Heredia, en su condición de Presidente, nombrado mediante Real Decreto 30/2025, de 14 de enero (BOE núm. 13, de 15 de enero de 2025). Interviene en el ejercicio de las facultades que tiene reconocidas en el artículo 16 del Estatuto de Renfe-Operadora, aprobado por Real

Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre de 2004 (BOE núm. 315, de 31 de diciembre de 2004).

La sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía del Transporte, MP, SA (en adelante, «INECO»), con CIF A-28220168, representada por su Presidente, don Sergio Vázquez Torrón, actuando en nombre y representación de la citada empresa según poder otorgado ante Notario de Madrid, don Juan Pérez Hereza, en fecha 19 de enero de 2022 y número de protocolo 106, y

El Organismo Autónomo de la Administración del Estado Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas O.A. y M.P. (en adelante, «CEDEX»), con CIF Q-2817003C, representado por su Directora doña Áurea Perucho Martínez, en virtud de las facultades conferidas por la versión consolidada del Real Decreto 1136/2002, de 31 de octubre, cargo para el que fue nombrada por Resolución de 20 de mayo de 2021 (BOE número 127, de 28 de mayo de 2021), de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las partes colectivamente son designadas, en adelante e indiferentemente, como las «partes», e individualmente también como la «parte».

Reconociéndose las partes la capacidad legal suficiente para suscribir el presente convenio, en la representación en la que intervienen

#### EXPONEN

Primero.

Que ADIF es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que goza de personalidad jurídica propia así como de plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y que se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y sus normas de desarrollo, en su respectivo Estatuto, y en la legislación presupuestaria y otras normas de aplicación.

En el ejercicio de sus funciones ADIF actúa con autonomía de gestión teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

ADIF está legitimado para proceder a la suscripción del presente convenio al amparo de lo establecido en el artículo 4.2 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre. El precepto citado faculta expresamente a ADIF para poder celebrar convenios con la Administración General del Estado, con otras Administraciones públicas, así como con cualquier otra entidad pública o privada.

Segundo.

Que Renfe-Operadora es un organismo público de los previstos en el artículo 103 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible; tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio y tesorería propios. En el ejercicio de sus funciones, actúa con autonomía de gestión, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

El Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, faculta a esta entidad para celebrar cualesquiera convenios con la Administración General del Estado o con otras Administraciones públicas para el mejor cumplimiento de sus fines.

Tercero.

Que, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, se produjo la reestructuración de Renfe-Operadora, con la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales de las previstas en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, que han asumido las unidades de negocio o áreas operativas de transporte de viajeros, de mercancías y logística, de fabricación y mantenimiento, y la realización de operaciones de arrendamiento vinculadas al material e instalaciones ferroviarias, así como la venta y otras formas de disposición de dicho material e instalaciones.

Como consecuencia de la referida reestructuración, y de conformidad con lo establecido en el expositivo tercero del Convenio Marco del que trae causa el presente convenio, está prevista la participación de la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros, SME, SA, junto a Renfe-Operadora, en las actividades que son objeto de este convenio.

Cuarto.

Que INECO, en su condición de sociedad mercantil estatal de las previstas en el artículo 111 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se rige por sus Estatutos; por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital; por la Ley 33/2003 de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas; por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y por cuantas disposiciones le sean de aplicación.

De conformidad con el artículo 4 de las Instrucciones que regulan el procedimiento de contratación de INECO, los convenios con la Administración General del Estado, Universidades y Sector Público están excluidos de la aplicación de las citadas Instrucciones por lo que INECO está facultada para celebrar el presente convenio.

Quinto.

Que CEDEX está configurado como Organismo Autónomo y Medio Propio de la Administración General del Estado, de los previstos en el artículo 84.a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Su estatuto fue aprobado por el Real Decreto 1136/2002, de 31 de octubre (modificado por el Real Decreto 591/2005, de 20 de mayo, el Real Decreto 364/2009, de 20 de marzo, Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo, y el Real Decreto 582/2011, de 20 de abril), estableciendo entre sus funciones la asistencia técnica, el asesoramiento, la colaboración y difusión exterior, etc., en todas aquellas materias tecnológicas que tienen relación con las obras públicas y el medio ambiente.

Sexto.

Que con fecha 22 de diciembre de 2022, ADIF, junto a otras entidades europeas, suscribió el Acuerdo de Subvención denominado «Grant Agreement n.º 101102001-Europe's Rail Flagship Project 2-Rail to Digital automated up to autonomous train operation-FP2-R2DATO-HORIZON-ER-JU-2022-FA2-01» (en adelante, el «Grant Agreement» o proyecto de innovación/proyecto «FP2-R2DATO»), en calidad de Beneficiario (o «Beneficiary»), para el desarrollo del citado proyecto de innovación FP2-R2DATO, e incluyó en el mismo a Union Internationale des Chemins de Fer («UIC»), Renfe-Operadora, INECO y CEDEX como sus Entidades Afiliadas (o «Affiliated Entities»).

Dicho Grant Agreement y sus sucesivas futuras enmiendas hasta la finalización del proyecto recogen la descripción de las actividades, los compromisos técnicos y económicos y los derechos y obligaciones de todos los socios del proyecto, incluyendo los de ADIF, Renfe-Operadora INECO y CEDEX.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en el Grant Agreement, las partes firmantes del mismo procedieron a la formalización de un acuerdo consorcial (o «Consortium Agreement»), que tiene por objeto especificar, con respecto al proyecto FP2-R2DATO, la gestión y organización de los trabajos, así como el régimen de derechos y obligaciones de las entidades que participan en dicho proyecto. En el Consortium Agreement ADIF-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, Renfe Viajeros, SME, SA, Renfe Mercancías, SME, SA, INECO y CEDEX ha sido incluidas el «Attachment 3: List of Third Parties for simplified transfer according to Section 8.4».

Séptimo.

Que con fecha 17 de abril de 2023 se firmó el denominado «Convenio entre el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Ingeniería y Economía del Transporte (INECO), Renfe-Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV), para el desarrollo de la membresía única del Sector Público Ferroviario Español En Relación Con El Proyecto Europeo de I+D+i Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU)» (en adelante, el «Convenio Marco»).

Octavo.

Que, en la cláusula quinta del citado Convenio Marco, bajo la rúbrica «Contenido de los Convenios Específicos», se prevé que la participación en acciones de innovación y/o «Flagship Projects», serían, en su caso, objeto de convenios, y se enumeraba el contenido mínimo que éstos debían regular.

Por lo tanto, en el presente convenio (en adelante, el «Convenio») se recogen los compromisos y el alcance de la participación de las partes en la ejecución del proyecto de innovación FP2-R2DATO, desarrollado dentro del partenariado europeo de la empresa común denominada «Europe's Rail Joint Undertaking» (en adelante, la «EU-Rail JU»).

No obstante, en todo lo no previsto o dispuesto en el presente convenio, y para su interpretación, se dará observancia a lo establecido en el convenio Marco.

Que los principales objetivos del presente convenio serán determinar entre las partes, en relación con el proyecto de innovación FP2-R2DATO:

La aportación de recursos, instalaciones y medios.

La ejecución de las actividades de innovación, según los reglamentos, acuerdos y convenios aplicables vigentes.

La valoración económica de recursos, instalaciones y medios aportados.

La constitución de una Comisión de seguimiento.

En este contexto se suscribe el presente convenio entre ADIF, Renfe-Operadora, INECO y CEDEX, reconociéndose las partes mutuamente la capacidad necesaria para obligarse en este acto, conforme a las siguientes

## CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del convenio.*

El presente convenio tiene por objeto aplicar las previsiones del Convenio Marco, de 17 de abril de 2023, para articular la colaboración entre ADIF, Renfe-Operadora, INECO y CEDEX, para la participación de las partes en la ejecución del proyecto de innovación FP2-R2DATO, desarrollado dentro del partenariado europeo de la empresa común EU-Rail JU.

Segunda. *Actuaciones a desarrollar (plan de trabajo).*

Las actuaciones a desarrollar por las partes en virtud del presente convenio contemplarán las necesarias para desarrollar todas las acciones que resulten precisas

para la ejecución de las actividades de innovación descritas en el Grant Agreement, y en sus sucesivas futuras enmiendas, del proyecto de innovación FP2-R2DATO.

El Plan de Trabajo está definido en el Grant Agreement, del cual son concededores las partes, ADIF como beneficiaria y firmante, y Renfe-Operadora, INECO y CEDEX como sus entidades afiliadas. El plan recoge las tareas y actividades de innovación, el coordinador de las mismas, el mes de inicio y el mes de finalización, así como la participación de las partes en el referido proyecto.

La coordinación, ejecución y seguimiento del Plan de Trabajo se realizará por la Comisión de Seguimiento, con la frecuencia definida en la reunión de constitución.

Dicho proyecto tiene como fines generales principales para el conjunto de todos los socios:

Aplicar las tecnologías de digitalización para continuar con el desarrollo del ERTMS (Moving Block/Hybrid Train Detection, posicionamiento por satélite, integridad del tren, comunicaciones FRMCS...).

Avanzar en la automatización de la operación (ATO) (conducción autónoma y remota, maniobras...), y desarrollar soluciones operacionales innovadoras.

Desarrollar métodos y guías para el despliegue rápido y económico de las tecnologías DATO en Europa.

El fin último es el incremento de capacidad, puntualidad, flexibilidad, resiliencia y reducción de costes operacionales, aumentando la productividad de personal, material rodante e infraestructura.

Las prioridades comunes de las partes en este proyecto serán:

Participar en ATO GoA 3-4, en HL3, en Positioning, en FMRCS; en ACS, en estudios de migración y despliegue, en pruebas, validación y certificación virtual, y en métodos y reglas de modelado basados en métodos formales.

Participar en la elaboración de los casos de uso y escenarios operacionales de las funciones automáticas para ATO GoA 3-4, de los sistemas de percepción y de conducción remota, así como en la revisión de las arquitecturas y especificaciones de estos sistemas.

Participar en la preparación de la arquitectura del Sistema de Control, Mando y Señalización (CMS) considerando los principios del cantonamiento fijo de nivel 3 ETCS (HL3), en la definición de las especificaciones del sistema HL3, incluyendo requisitos, reglas de ingeniería y reglas de operación, así como en la definición de metodologías para el óptimo cantonamiento y su validación tras la aplicación en la realización de simulaciones sobre los diferentes tipos de líneas de ADIF.

Revisar la arquitectura, los requisitos y las prestaciones de los algoritmos y módulos que utilizarán tecnología GNSS y solución híbrida asociada, los análisis preliminares de seguridad y la definición del concepto para posicionamiento y «ground truth» utilizado en las pruebas.

Participar en la actualización de la arquitectura y especificaciones de FRMCS y ACS considerando los nuevos sistemas que exigen comunicaciones críticas (ATO, percepción, conducción remota) y no críticas. Participar en el diseño de la antena, la validación de los componentes FRMCS, etc.

Participar en la revisión de los métodos y reglas de modelado basados en métodos formales para el desarrollo, verificación, validación y autorización automatizada de elementos ferroviarios, así como el modelo de cantón móvil de nivel 3 ETCS, e igualmente en los modelos formales para ATO embarcado y para el sistema de control y gestión del tren (TCMS).

Revisar y participar en los estudios para evaluar el coste beneficio asociado al despliegue del ATO y HL3, así como en las posibles estrategias para migración y despliegue.

Participar en la descripción y recopilación de los requisitos funcionales y operacionales por parte de las empresas ferroviarias (gestores de la infraestructura, operadores y colaboradores directos).

Participar de forma colaborativa con los miembros fundadores de ERJU en el conjunto de soluciones técnicas novedosas y sus especificaciones que dan respuesta a dichos requisitos. En particular, el objetivo de la membresía es asegurar que se incluyen funcionalidades de interés para la misma.

Revisar y proponer casos de uso y escenarios para probar las funcionalidades específicas de las soluciones prioritarias para la membresía.

Facilitar entornos reales y plataformas digitales para la realización de pruebas en vía y en laboratorio en España, especialmente para probar las funcionalidades específicas y casos de uso relevantes para la membresía.

Además, como prioridades específicas de Renfe-Operadora en este proyecto estarán:

Participar en la implantación de funciones automáticas en la conducción y gestión de tren de forma progresiva, efectiva y sostenible, mediante análisis de seguridad y de riesgos, así como desarrollando casos de uso y desarrollo del prototipo.

Desarrollar la conducción automática mediante tecnología ATO, mediante análisis de Seguridad y de Riesgos, así como desarrollando prototipo para automatización de funciones.

Colaborar en los desarrollos de Posicionamiento de Trenes y Ground Truth, mediante localización y análisis de requerimientos.

Desarrollar la conectividad en el nuevo sistema de comunicación FRMCS en conexión con 5G.

Como prioridades específicas de INECO en este proyecto estarán:

Participar en la preparación de la arquitectura del Sistema de Control, Mando y Señalización (CMS) considerando los principios del cantonamiento móvil de nivel 3 ETCS (Moving Block), así como la definición de las especificaciones del sistema de cantonamiento móvil ETCS nivel 3, incluyendo requisitos, reglas de ingeniería y reglas de operación.

Participar en la preparación de los requisitos y especificaciones para plataformas modulares, así como los procesos de certificación modular de aplicaciones ferroviarias.

Participar en la definición de casos de uso, planes de prueba y validación, así como simulaciones y automatización de funciones.

Como prioridades específicas de CEDEX en este proyecto estarán:

Participar en la preparación de arquitecturas y configuraciones comunes y compatibilización con su entorno de ensayos para aquellas funcionalidades específicas que se implementen.

Colaborar en el desarrollo de prototipos de ensayos operacionales en un ejercicio de integración con procesos de validación alineados con las tipologías de pruebas aplicadas en otros proyectos emblemáticos, así como en las futuras actualizaciones de la ETI CCS.

Aumentar las capacidades de prueba y validación de sistemas y equipos en laboratorios ferroviarios.

Por último, como prioridades específicas de ADIF en este proyecto estarán:

Participar en la definición del Registro Digital con carácter general y con un interés muy especial en lo relacionado con la elaboración de un «mapa digital».

Tercera. *Compromisos asumidos por las partes.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 49, apartados c) y d), de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, las partes firmantes de este convenio asumen los siguientes compromisos, con el fin de desarrollar el objeto del presente convenio y dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del convenio marco, sin reproducir nuevamente cláusulas generales, salvo aquellas que precisen nueva concreción en este documento.

La participación de las partes en el proyecto de innovación FP2-R2DATO requiere, en los términos previstos en el Grant Agreement y en el Consortium Agreement, la realización de tareas y actividades de innovación denominadas contribuciones en especie a actividades operativas o «In-Kind Contributions to Operational Activities» (en adelante «IKOP») y contribuciones en especie a actividades adicionales denominadas «In-Kind Contributions to Additional Activities» (en adelante, «IKAA»), las cuales se definen en los apartados 8) y 10) del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 2021/2085.

En consecuencia, las partes se comprometen en virtud del presente convenio a asumir los siguientes compromisos:

– Por todas las partes:

- Realizar In-Kind Contributions to Operational Activities («IKOP»), con cofinanciación dentro del proyecto por parte de EU-Rail JU. Conforme a la descripción que se incluye en el Grant Agreement y en sus sucesivas futuras enmiendas, son aportaciones en:

- Recursos Humanos de I+D+i.
- Uso de instalaciones y de la infraestructura ferroviaria y aportación de material rodante, incluyendo vagones y locomotoras.

- Contratación o compras de servicios o equipamientos, planificados. Para la adquisición en común por varias de las partes de los bienes y servicios necesarios para la ejecución del proyecto objeto de este convenio, las partes establecerán de manera conjunta las condiciones y procedimientos aplicables. La determinación y planificación de estas adquisiciones serán gestionadas en el marco de la Comisión de Seguimiento de este convenio, que tendrá competencia exclusiva para concretar los detalles de ejecución relacionados con las contrataciones y compras, excluyéndose la intervención de la comisión de seguimiento de cualquier otro convenio. Las adquisiciones por cada una de las partes están fuera de este apartado y vienen especificadas en sus compromisos específicos.

- Realizar In-Kind Contributions to Additional Activities («IKAA») para cumplir el ratio de cofinanciación de ADIF como miembro fundador en EU-Rail JU. Conforme a la descripción que se incluye en el Grant Agreement y en sus sucesivas futuras enmiendas, son las aportaciones de las partes, no financiadas, en proyectos de I+D+i, cofinanciados, o no, por otros instrumentos nacionales o europeos de financiación, relacionados con el proyecto FP2-R2DATO. El listado de proyectos que formarán parte de estas aportaciones será decidido por la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco.

- Proporcionar cada una de las partes la información necesaria para la realización del informe técnico anual y para el modelo de auditoría del gasto y actividades, establecido en el Convenio Marco.

– Por parte de ADIF:

- Puesta a disposición de las siguientes instalaciones con el alcance limitado según las actuaciones reflejadas en el Grant Agreement y sus sucesivas futuras enmiendas

hasta la finalización del proyecto, con repercusión del coste de su infraestructura en caso necesario:

- Instalaciones de telecomunicación e instalaciones de CMS de la línea La Asunción Universidad (León)-Aranguren, entre ellos la sección León-Guardo (línea 790).
- Subcontratación y/o compras de varios elementos como: Infraestructura para la red FRMCS en la línea piloto de León-Guardo.
- Seminarios, organización de eventos.
- Servicios de reuniones.

- Transmitir a Renfe-Operadora, CEDEX e INECO la titularidad de los resultados que desarrollen directamente o a través de sus empresas filiales en la ejecución del proyecto FP2-R2DATO, conforme a la cláusula sexta del presente convenio.

- Abono de la cofinanciación prevista en el Grant Agreement a favor de Renfe-Operadora, CEDEX e INECO, conforme a lo estipulado en las cláusulas tercera, sexta y séptima del Convenio Marco.

– Por parte de CEDEX:

- Puesta a disposición de las siguientes instalaciones con el alcance limitado según las actuaciones reflejadas en el Grant Agreement y sus sucesivas futuras enmiendas hasta la finalización del proyecto:

- Laboratorio de Interoperabilidad Ferroviaria (LIF) de CEDEX, incluyendo los laboratorios de Simulación de Tráfico y de Simulación GNSS.

Subcontratación y/o compras de varios elementos como:

- Uso de bancos de ensayo y módulos de laboratorio.

– Por parte de Renfe:

- Subcontratación y/o compras de varios elementos como:
  - Preparación de recursos para los ensayos y disponibilidad de material rodante, previos a los desarrollos de demostradores.
  - Recursos y herramientas para comunicación y divulgación, no disponibles en Renfe.

Las obligaciones y compromisos económicos asumidos por cada una de las partes en virtud del presente convenio se atenderán también a lo dispuesto en la cláusula sexta del Convenio Marco, sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de evitar la reproducción innecesaria de contenidos ya recogidos en el Convenio Marco, se hace expresa remisión a las cláusulas de dicho convenio que regulan las obligaciones concretas asumidas por las partes, las cuales se trasladan a este convenio como compromisos jurídicos específicos. Las obligaciones recogidas en estas cláusulas serán vinculantes en el marco de este convenio y su cumplimiento será supervisado por la Comisión de Seguimiento competente.

#### Cuarta. *Financiación de las actuaciones.*

La valoración económica de las aportaciones para el proyecto de innovación FP2-R2DATO, como costes totales de I+D+i con cofinanciación, de cada una de las partes en lo relativo a medios, recursos e instalaciones, se ha estimado en un máximo de:

FP2-R2DATO	Costes I+D+i – Euros
ADIF.	3.295.086,30
Renfe-Operadora.	901.830,90

FP2-R2DATO	Costes I+D+i - Euros
INECO.	266.100,00
CEDEX.	988.537,50
Total.	5.451.554,70

En contraprestación, se recibirá en los términos establecidos en el Grant Agreement la financiación de la Comisión Europea a través de EU Rail-JU, de hasta un 60 % máximo sobre estas aportaciones.

De forma adicional, la valoración económica de las aportaciones para el proyecto de innovación FP2-R2DATO, como costes totales de ICAA, de cada una de las partes en lo relativo a actividades adicionales sin cofinanciación, se ha estimado en un máximo de:

FP2-R2DATO	ICAA - Euros
ADIF.	155.000,00
Renfe-Operadora.	0,00
INECO.	40.000,00
CEDEX.	444.000,00
Total.	639.000,00

#### Quinta. *Seguimiento y gestión del convenio.*

Para velar por el cumplimiento de las obligaciones asumidas por las partes, así como por la correcta ejecución de las actuaciones recogidas en el presente convenio, se acuerda la creación de una Comisión de Seguimiento, que estará formada por un representante de cada una de las partes:

La Comisión de Seguimiento asumirá las siguientes funciones:

1. Concretar y desarrollar las acciones y los proyectos de actuación en el marco de los compromisos establecidos en este convenio, atendiendo a las actuaciones preferentes elegibles enumeradas en la cláusula segunda.
2. Llevar a cabo el seguimiento del cumplimiento del convenio, así como la coordinación, ejecución y seguimiento del Plan de Trabajo.
3. Adoptar las medidas que estime más adecuadas para la mejor organización y funcionamiento del convenio.
4. Impulsar, sin perjuicio de los trámites legales correspondientes, los mecanismos de actuación y planificación que afecten al presente convenio.
5. Realizar el seguimiento técnico de los indicadores de avance o los económicos de gasto en el proyecto, tanto a nivel global como por cada una de las partes.
6. Informar a la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco de toda aquella modificación o redistribución del presupuesto y/o acciones asignadas al proyecto de innovación FP2-R2DATO.
7. Decidir y realizar el seguimiento de las tareas de las partes respecto a la comunicación dentro del proyecto, en cuanto a imagen común y externa y a las actividades de difusión y/o comunicación hacia el exterior.
8. Decidir la formación de comisiones de trabajo sectoriales o grupos de trabajo en el seno del proyecto.

9. Informar y proponer a la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco, en su caso, las licitaciones conjuntas de acuerdo con lo establecido en la cláusula cuarta del Convenio Marco.

10. Dar apoyo, si procede, a la Comisión de Seguimiento del Convenio Marco en la redacción de los contenidos generales del Pliego de Prescripciones Técnicas de los posibles contratos de asistencia técnica de carácter administrativo o de asesoramiento externo especializado.

11. Recepción del informe de seguimiento mensual de gastos de cada una de las partes y aprobación de los gastos.

12. Adjudicar, en la misma proporción en la que cada parte haya contribuido a su adquisición, la propiedad final de los componentes de los sobrantes de adquisiciones de consumibles y equipamientos realizados por las partes para el proyecto objeto del presente convenio, si no se incorporasen finalmente a activos y demostradores, así como la responsabilidad final de su explotación y uso.

13. Decidir sobre la participación en foros técnicos adicionales asociados al proyecto de temáticas relacionadas con las prioridades descritas en la cláusula segunda de este convenio.

14. Promover la coordinación necesaria para la realización de estudios y proyectos adicionales de innovación, desarrollando cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del convenio.

15. Velar por el cumplimiento de los plazos que se fijen.

16. Resolver las cuestiones que se susciten en la interpretación del presente convenio.

17. Informar a las partes de los retrasos e incidencias que se puedan presentar durante la ejecución del convenio.

18. Debatir respecto de las cuestiones concernientes a la representación de las partes en los órganos de gobierno del proyecto FP2-R2DATO, en concreto, en el Comité Directivo, u otros órganos equivalentes.

La Comisión de Seguimiento puede abordar en su seno ciertos detalles específicos sobre la ejecución de su contenido, siempre que no se afecte al contenido mínimo y esencial del convenio, el cual no puede ser objeto de modificación en el seno de la Comisión, sin perjuicio de la modificación conforme a la cláusula séptima siguiente.

Además, no se puede modificar ni ampliar lo recogido en el clausulado del Convenio Específico, siendo necesario en ese caso la tramitación de una adenda de modificación de conformidad con lo regulado en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, tal y como se recoge en la cláusula séptima.

Las normas internas de funcionamiento de la Comisión de Seguimiento se aprobarán durante su primera reunión, que deberá tener lugar dentro del plazo de un mes desde que el convenio adquiera eficacia. La aprobación de las referidas normas internas de funcionamiento requerirá unanimidad, debiendo estar en la votación, presentes o debidamente representadas, todas las partes.

No obstante lo anterior, las decisiones de la Comisión de Seguimiento referidas a este convenio se adoptarán por mayoría cualificada de dos tercios, debiendo estar presentes en cada votación todos los miembros de la Comisión de Seguimiento, personalmente o debidamente representados.

A dicha Comisión podrán incorporarse puntualmente, con voz pero sin voto, técnicos de cualquiera de las partes, así como en su caso, representantes de otros organismos o entidades cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de los objetivos del presente convenio.

#### *Sexta. Titularidad de los resultados obtenidos.*

La titularidad de los resultados obtenidos en el proyecto FP2-R2DATO está definida en el ámbito del Convenio Marco cláusula novena y en la regulación específica de su correspondiente Consortium y Grant Agreement y sus posteriores enmiendas.

Séptima. *Régimen de modificación del convenio.*

El presente convenio constituye la manifestación expresa de la voluntad de las partes en relación con la materia que el mismo contempla. Para la modificación del convenio se precisará el acuerdo unánime de las partes, mediante la suscripción de la correspondiente adenda modificativa que se tramitará en los términos normativamente previstos.

Octava. *Protección de datos de carácter personal.*

En la ejecución del presente convenio las partes se comprometen a dar cumplimiento a la normativa aplicable en materia de protección de datos personales, en concreto, a las previsiones contenidas en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos), y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Novena. *Vigencia y duración.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente convenio se perfecciona por la prestación del consentimiento de las partes y resultará eficaz una vez inscrito, en el plazo de cinco días hábiles desde su formalización, en el Registro Electrónico Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, al que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Asimismo, será publicado en el plazo de diez días hábiles desde su formalización en el «Boletín Oficial del Estado».

El presente convenio tendrá, conforme a la excepción de carácter normativa establecida en el apartado 1.º del artículo 49.h) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, una vigencia máxima hasta la finalización de la empresa común EU-Rail JU, prevista el 31 de diciembre de 2031, de conformidad con lo establecido en el Considerando 44 y en el artículo 3.1 del Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo de 19 de noviembre de 2021, por el que se establecen las empresas comunes en el Marco Horizonte Europa.

Décima. *Confidencialidad.*

Las partes se comprometen a tratar como confidencial toda la documentación e información que sea o haya sido entregada o revelada por las otras partes, por escrito o por algún medio tangible, o por medios orales, visuales, electrónicos u otros medios intangibles, en el cumplimiento de lo dispuesto en este convenio y, en particular, la documentación e información que contenga detalles técnicos, comerciales o de organización.

En concreto, las partes se comprometen a utilizar la documentación e información que reciban o hayan recibido del resto de las partes en el marco de las actuaciones que son objeto del presente convenio únicamente para lograr su correcta ejecución, y a no revelar dicha documentación e información a terceros ni a usarla en otros proyectos ni para otros fines sin haber obtenido previamente el consentimiento por escrito de la parte o partes que sean propietarias de dicha documentación e información.

Igualmente, las partes se comprometen a informar a sus empleados, colaboradores, agentes, subcontratistas, etc., de las obligaciones de confidencialidad establecidas en la presente cláusula, advirtiéndoles y suscribiendo con ellos un acuerdo de confidencialidad para asegurar el cumplimiento de tales obligaciones.

También se comprometen a no revelar dicha documentación e información a terceros ni a usarla para fines distintos a los previstos en el presente convenio sin obtener el permiso previo y por escrito de la parte o partes que sean titulares de la misma.

No queda comprendida dentro de las obligaciones de confidencialidad previstas en esta cláusula la documentación o información que se halle en cualquiera de los siguientes supuestos: (i) que ya sea conocida por la parte receptora antes de su entrega, debiendo dicha parte acreditar el conocimiento previo de la documentación o información de que se trate; (ii) que haya devenido pública o de público conocimiento por causas no imputables a la parte receptora; (iii) que haya sido recibida de terceros legítimos titulares de la misma que no estén sujetos a obligaciones de confidencialidad; (iv) que haya sido desarrollada independientemente sin haber utilizado para ello, total o parcialmente, documentación o información perteneciente a otra u otras partes; (v) que su comunicación haya sido aprobada o consentida previamente y por escrito por la parte que sea titular de la misma sin restricciones; o (vi) cuando haya sido o sea solicitada por una autoridad administrativa o judicial. En este último caso, la parte que reciba tal solicitud informará a la parte que sea titular de la información o documentación requerida con la mayor celeridad posible, siempre que la naturaleza de las actuaciones administrativas o judiciales lo permitan.

Las obligaciones de confidencialidad previstas en la presente cláusula deberán ser observadas igualmente tras la extinción del convenio durante un período de tres (3) años. Una vez finalizada la vigencia del convenio o, en caso de resolución anticipada, en el momento de su resolución, cada una de las partes se obliga a entregar a la parte que sea titular de la documentación o información considerada como confidencial los materiales o soportes en los que se contenga la misma, o a proceder a su destrucción, a elección de esta última.

Las partes se comprometen a no compartir información comercial sensible cuya difusión esté legalmente prohibida.

#### Undécima. *Difusión y promoción.*

##### a. Difusión<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> «Difusión»: divulgación pública de los resultados por cualquier medio apropiado, que no sea consecuencia de la protección o explotación de los resultados, incluida la publicación científica en cualquier medio. (Artículo 2.11 del reglamento 2021/695 del Parlamento europeo y del Consejo, que crea el Programa Marco Horizonte Europa 2021- 27).

Siempre acorde a las especificaciones reflejadas en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 2021/695 para la creación del Programa Marco Horizonte Europa 2021-27, y a la cláusula OCTAVA del presente convenio, así como a lo estipulado en los correspondientes Grant Agreement y Consortium Agreement del proyecto FP2-R2DATO, las partes se comprometen a:

– Recoger en su página web y a divulgar a través de los medios de comunicación y redes sociales, propias y/o ajenas, de manera coordinada y regularmente, las acciones que se vayan materializando con motivo de la ejecución de lo dispuesto en este convenio.

– Que toda comunicación sobre los concursos de adjudicaciones y resultados obtenidos o de cualquier otro contenido del proyecto, en los que participen económicamente cualquiera de las partes como integrantes de este convenio, deberán incorporar una mención expresa a estas entidades, ya sea por medio de imágenes, logotipos o marcas comerciales, cumpliendo con los procedimientos internos de esas mismas entidades respecto a la publicidad, para lo cual estas entidades se comprometen a entregar esa información y los soportes digitales actualizados, a la entidad que realice la comunicación.

– La divulgación de información a terceros sobre los resultados a que dé lugar el proyecto desarrollado bajo el presente convenio, incluyendo la autorización para la publicación de informes, artículos en revistas científicas o cualquier otro tipo de publicación, se hará en formato públicamente accesible, a reserva de las posibles restricciones relacionadas con la protección de la propiedad intelectual y/o industrial, las normas de seguridad o los intereses legítimos y necesitará el consentimiento de todas las partes implicadas en esos proyectos.

– Que antes de su publicación, la parte solicitante remitirá una copia íntegra de la información que se pretende publicar a la otras partes para su revisión. Las partes dispondrán de treinta días para notificar al solicitante cualquier objeción con respecto a su difusión, teniendo en cuenta sobre todo los siguientes criterios:

- El efecto que dicha publicación pueda tener sobre la presentación de posibles solicitudes de patente.
- Mantenimiento de la confidencialidad requerida por cualquiera de las partes, según lo establecido en el presente convenio.
- Tanto en publicaciones como en patentes, se respetará siempre la mención a los autores del trabajo.
- En cualquiera de los casos de difusión o comunicación se hará siempre referencia especial al presente convenio y a todas las partes del mismo.

b. Promoción.

Aparte de las labores de difusión de las partes, incluidas dentro del Grant Agreement para el proyecto FP2-R2DATO, como parte de la contribución a este convenio, también las partes acuerdan organizar jornadas conjuntas y talleres («workshops») sobre los compromisos recogidos en este convenio, referidos a las materias clasificadas en la cláusula segunda y alineadas con el Programa Multianual de Trabajos de EU-Rail JU (aprobado por la Junta de Gobierno de EU-Rail JU). La planificación, organización y ejecución de dichas actividades se llevará acabo de manera coordinada por las partes, y será aprobada por la Comisión de Seguimiento, pudiendo abordarlos desde todas las perspectivas, tanto de forma individual por cada una de las partes como de forma colectiva colaborando entre ellas, contribuyendo a buscar soluciones de interés común.

Se primará para ello la utilización de redes e instalaciones pertenecientes a las partes que estén preparadas a estos efectos. A modo indicativo, algunas de estas instalaciones físicas son:

El Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) de ADIF, inscrito en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) en Campanillas, Málaga.

El Centro de Formación de ADIF, sito junto al Museo del Ferrocarril de Delicias en Madrid.

El Centro de Formación de Renfe-Operadora, situado en las Caracolas de la avenida Pío XII, 110 de Madrid.

*Duodécima. Observancia por terceros de los compromisos asumidos por las partes.*

Las partes velarán por que los compromisos asumidos en virtud del presente convenio sean observados por todas las empresas que intervengan en los contratos y tareas derivadas del mismo.

Si estos compromisos no se encuentran regulados en el correspondiente contrato o acuerdo, las empresas o entidades intervinientes en su ejecución que fuesen ajenas al convenio tendrán que suscribir, con las partes del presente convenio que correspondan en cada caso, un acuerdo «back to back» en el que se comprometan a cumplir los compromisos asumidos por las partes.

*Decimotercera. Causas de extinción e indemnizaciones por incumplimiento.*

El presente convenio se extinguirá, además de por el cumplimiento o la conclusión de todas las actuaciones que forman su objeto, por la concurrencia de cualesquiera de las siguientes causas de resolución:

- Por el transcurso del plazo de vigencia del presente convenio.
- Por el acuerdo unánime de las partes.

Por el incumplimiento por cualquiera de los firmantes de los compromisos y obligaciones establecidos en este convenio. En caso de incumplimiento, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla con sus compromisos u obligaciones en un plazo determinado, que no podrá ser superior a tres (3) meses. Este requerimiento deberá ser inmediatamente comunicado a la Comisión de Seguimiento y a las demás partes del convenio. Si trascurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a la otra parte la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio respecto de la parte incumplidora. La resolución del convenio por esta causa respecto de la parte incumplidora podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados.

Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del presente convenio.

Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

Asimismo, cada parte podrá terminar su participación en el presente convenio cuando concurran causas sobrevenidas que impidan el correcto cumplimiento de las obligaciones que ha asumido, debiendo notificar tal decisión a las otras partes a través de la Comisión de Seguimiento, con una antelación mínima de seis (6) meses. Asimismo, la parte que decida terminar anticipadamente su participación en el convenio será responsable de los compromisos asumidos hasta la fecha en la que comunique su decisión a las otras partes, y deberá colaborar con ellas en el proceso de enmienda al Grant Agreement hasta su aprobación por EU-Rail JU, de cara a facilitar la reasignación de las actuaciones y del presupuesto.

La parte que termine anticipadamente su participación en el convenio, deberá mantener indemne a las otras partes frente a cualquier responsabilidad, daño o perjuicio, de cualquier clase, tanto frente a las otras partes como frente a cualquier tercero, que se hubieran producido o que pudieran surgir o producirse, con motivo de dicha terminación anticipada, de forma anterior, simultánea o posterior a la misma.

De igual forma, la parte que termine anticipadamente su participación en el convenio, indemnizará a las otras partes por cualesquiera daños o perjuicios, de cualquier clase, tanto frente a las otras partes como frente a cualquier tercero, que se hubieran producido o que pudieran surgir o producirse, con motivo de dicha terminación anticipada, de forma anterior, simultánea o posterior a la misma.

En caso de extinción del convenio por concurrir una causa diferente a la conclusión de las actuaciones que forman su objeto, las partes, a propuesta de la Comisión de Seguimiento, podrán acordar las condiciones para la continuación y finalización de las actuaciones en curso que consideren oportunas, estableciendo un plazo improrrogable para su finalización, transcurrido el cual deberá procederse a la liquidación de las mismas, en los términos establecidos por el artículo 52.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Resuelto el convenio por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo deberán ser liquidados y cumplidos por las partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la ley o a lo dispuesto en el presente convenio.

Decimocuarta. *Régimen jurídico y jurisdicción.*

El presente convenio tiene carácter administrativo. Se registrá, además de lo previsto en sus cláusulas, por las disposiciones del capítulo VI del título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y su normativa de desarrollo.

Las partes acuerdan que las cuestiones litigiosas que puedan surgir en relación con la interpretación o el cumplimiento del presente convenio serán tratadas, en primer lugar, en la Comisión de Seguimiento.

Las cuestiones litigiosas que no puedan ser resueltas en el seno de la Comisión de Seguimiento se residenciarán en el en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo del Reino de España.

Y en prueba de conformidad, se firma el presente documento.–Por ADIF, el Presidente, Luis Pedro Marco de la Peña.–Por Renfe-Operadora, el Presidente, Álvaro Fernández Heredia.–Por INECO, el Presidente, Sergio Vázquez Torrón.–Por CEDEX, la Directora, Áurea Perucho Martínez.