

**Orden Ministerial por la que se aprueba la segunda convocatoria, correspondiente al ejercicio 2024, del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU.**

**I**

El Consejo Europeo del 21 de julio de 2020, tras la declaración por la Organización Mundial de la Salud de la pandemia internacional provocada por la COVID-19 el pasado 11 de marzo de 2020, acordó un paquete de medidas de gran alcance. Entre las medidas adoptadas, destaca la puesta en marcha del Fondo Europeo de Recuperación NextGenerationEU, y la aprobación del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el mecanismo de recuperación y resiliencia.

En este contexto se aprobó el 7 de octubre de 2020 el marco general del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) de España, que traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española y la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se establecieron las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva que fijaron las bases para la concesión de ayudas de la primera convocatoria que también se recogía en la mencionada Orden. La Orden original fue modificada inicialmente por la Orden TMA/513/2022, de 30 de mayo y por la Orden TMA/758/2022, de 27 de julio.

Con fecha 17 de octubre de 2023 se aprobó una Adenda al PRTR que conlleva la modificación de determinados hitos y objetivos CID, entre ellos los nº99 y 100 correspondientes a la inversión 4 del Componente 6 del Plan. Las indicaciones de la Comisión Europea (RECOVER) sobre la forma de cumplir el hito 100 modificado, y el hito 101 (también asociado a la misma inversión 4), implican la necesidad de reasignar a nuevos proyectos todos los créditos sobrantes durante la ejecución de las distintas líneas de la inversión 4 del Componente 6, de manera que se maximicen las posibilidades de ejecución de los fondos asignados a la medida.

La Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, aprobó las bases reguladoras y la primera convocatoria, pero su redacción no estaba adaptada a la posibilidad de publicar una convocatoria adicional para dar cumplimiento a la directriz de RECOVER. Por ello, mediante Orden TRM/964/2024, de 11 de septiembre, se ha modificado nuevamente la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, que contiene las bases reguladoras del



Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva. Las bases reguladoras modificadas permiten publicar una nueva convocatoria adaptada a las fechas y plazos que es posible cumplir actualmente, e introdujeron varios cambios necesarios para gestionar la convocatoria.

El objetivo de la presente orden ministerial es efectuar una nueva convocatoria de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva, permitiendo a los interesados presentar solicitudes que serán evaluadas en función de su madurez, impacto, calidad y relevancia. Para contribuir a los objetivos finales del PRTR y garantizar el efecto transformador en la economía con la mayor prontitud posible, las actuaciones a financiar deben ser lo suficientemente maduras y solventes técnica y financieramente como para que puedan estar efectivamente implantadas antes de marzo de 2026 y puedan cumplir todos los hitos y objetivos establecidos para el uso de los fondos europeos.

La financiación de esta nueva convocatoria se realiza inicialmente con los créditos sobrantes de expedientes que han renunciado a la subvención concedida desde que se aprobó la Orden de concesión de 13 de diciembre de 2022 que resolvía la primera convocatoria del Programa, así como con los créditos no consumidos o los créditos reintegrados tras liquidar expedientes de la primera convocatoria que ya han finalizado la ejecución y no han llegado a consumir completamente la subvención concedida.

La convocatoria prevé la posibilidad de que durante el periodo de revisión y evaluación de solicitudes puedan obtenerse créditos libres adicionales que serían añadidos a la cuantía total a conceder. Estos créditos provendrán principalmente de las eventuales renunciaciones o liquidaciones adicionales de expedientes que se produzcan durante ese periodo, así como de las generaciones de crédito provenientes de los remanentes de fondos transferidos y concedidos en 2021 y 2022 a las Comunidades Autónomas para actuaciones de digitalización en sus propios ámbitos, dentro de la inversión 4 del Componente 6, que no han podido ejecutar por disponer de una demanda inferior a la prevista.

Las medidas o líneas de inversión que se subvencionan en esta convocatoria se han acotado a ciertas líneas concretas respecto a las que permitía la primera convocatoria. Ello se debe a que la reducida disponibilidad de plazos en estos momentos —todos los proyectos deben estar finalizados en marzo de 2026—, en relación con los que tenía la primera convocatoria, aconseja no incluir determinadas medidas cuya naturaleza supone la necesidad de plazos de ejecución mucho mayores. También se ha considerado que los presupuestos de inversión necesarios para algunas de las medidas descartadas son muy elevados en comparación con el presupuesto máximo que se estima pueda llegar a ser concedido, y podría suponer una concentración de la inversión en muy pocos proyectos. La necesidad de cumplir los hitos de la inversión



4 del Componente 6 aconseja diversificar las actuaciones al máximo, para que un fracaso puntual de cualquier proyecto tenga la menor relevancia posible.

Continuando con la necesidad de garantizar el cumplimiento de hitos, se ha aprovechado la posibilidad que recogen las bases reguladoras de establecer una reserva de crédito para medidas o líneas de actuación preferentes respecto a las demás que recoja la convocatoria. El criterio de inclusión dentro de esta reserva ha sido, en primer lugar, maximizar la representatividad de proyectos dentro de todas las medidas que contemplaba el hito CID 99. Uno de los criterios fundamentales que RECOVER ha comunicado al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es que es imprescindible que todas las medidas dispongan de proyectos en ejecución y que finalicen con éxito, diversificando así la finalidad de las inversiones efectuadas dentro del Programa.

En segundo lugar, se intenta mantener parcialmente la finalidad de los créditos que ya se encontraban asignados por la primera convocatoria del Programa, pero que no han conseguido ejecutarse con éxito y se reasignan con esta segunda convocatoria. Es el caso de los créditos de digitalización que provienen de las inversiones canalizadas a través de las Comunidades Autónomas; y también de los créditos de la medida de apoyo al despliegue de combustibles alternativos en puertos (Medida 11), cuyo importe recuperado para reasignarlo constituye la cuantía más elevada de los créditos que financian esta segunda convocatoria.

## II

Las ayudas se otorgarán de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, y eficacia y eficiencia, establecidos en el artículo 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Conforme a la redacción vigente del artículo 4.1 de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, el órgano competente para la instrucción del procedimiento de concesión de las subvenciones y encargado del seguimiento de las mismas es la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística de la Dirección General de Estrategias de Movilidad (en adelante, órgano instructor).

El órgano concedente es la persona titular del departamento ministerial, que conforme a la vigente redacción de la disposición adicional segunda de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, delega esta función en la Dirección General de Estrategias de Movilidad, con excepción del acto concreto de concesión de las ayudas convocadas, que recae en la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.



Igualmente, el órgano competente para aprobar y publicar la convocatoria es la persona titular del departamento ministerial, que delega dicha función en la Dirección General de Estrategias de Movilidad de acuerdo con la misma disposición adicional.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en las bases reguladoras, los solicitantes de estas ayudas tienen la obligación de relacionarse con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de su sede electrónica.

En tanto la financiación de estas subvenciones proviene de los fondos europeos NextGenerationEU, resulta de aplicación en su gestión lo establecido en el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Estas ayudas, en tanto se dirigen a personas jurídicas tanto privadas como del sector público, se encuadran dentro de las obligaciones que prevén los artículos 107 a 109 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) que regulan el régimen de ayudas de Estado, quedando su concesión supeditada a la aprobación de las mismas por la Comisión Europea en caso de que no se ajusten a alguna de las categorías de exención reglamentariamente aprobadas.

En virtud de lo anteriormente expuesto, dispongo:

### **Primero. Objeto.**

1. El objeto de la presente orden ministerial es aprobar la segunda convocatoria para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de las subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para proyectos relacionados con la digitalización y la sostenibilidad en los distintos modos del transporte, que pueden ser desarrollados por personas jurídicas privadas y entidades del sector público empresarial.
2. Esta convocatoria se regirá por las bases reguladoras aprobadas en la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se establecieron las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital y sus posteriores modificaciones efectuadas mediante la Orden TMA/513/2022, de 30 de marzo, la Orden TMA/758/2022, de 27 de julio, y la Orden TRM/964/2024, de 11 de septiembre. La convocatoria incluye el contenido mínimo que establece el artículo 23.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.





3. La concesión de las subvenciones contempladas en la presente convocatoria estará supeditada a la aprobación de las mismas por la Comisión en lo relativo al cumplimiento del régimen de ayudas de Estado.

**Segundo. Financiación y aplicación presupuestaria.**

La financiación de las subvenciones, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU, se hará con cargo a las aplicaciones presupuestarias 17.50.20.45FD.741 y 17.50.20.45FD.770.

**Tercero. Dotación del Programa.**

1. Las subvenciones otorgadas al amparo del presente programa de apoyo se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación de un porcentaje de los costes subvencionables o, en su caso, de un importe cierto, que se percibirá por el beneficiario, con carácter definitivo, una vez se verifique la ejecución del proyecto y se certifiquen los gastos incurridos.
2. La cuantía total máxima de las subvenciones a conceder en el marco de la presente convocatoria será inicialmente de 17.054.342,58 euros. De acuerdo con el artículo 58.2 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, el presupuesto podrá ser ampliado con una cuantía adicional de hasta 70.000.000,00 euros, procedente de cualquiera de los orígenes reflejados en el apartado a) del mencionado artículo.
3. El gasto de las subvenciones será imputable al ejercicio en el que recaiga la resolución de concesión y posteriores, según la siguiente distribución por anualidades:

Aplicación presupuestaria	2024	2025	2026	Total
17.5020.45FD.741	852.717,13 €	0,00 €	1.989.673,30 €	2.842.390,43 €
17.5020.45FD.770	4.263.585,64 €	0,00 €	9.948.366,51 €	14.211.952,15 €
<b>Total</b>	<b>5.116.302,77 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>11.938.039,81 €</b>	<b>17.054.342,58 €</b>

4. La distribución de la cuantía total máxima de las subvenciones convocadas entre ambas aplicaciones presupuestarias tiene carácter estimativo, por lo que su alteración no precisará de nueva convocatoria conforme a lo establecido en el artículo 58.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
5. La declaración de créditos disponibles y la distribución definitiva se publicarán, con carácter previo a la resolución de concesión, en los mismos medios que la





convocatoria, sin que tal publicidad implique la apertura de plazo para presentar nuevas solicitudes ni el inicio de nuevo cómputo de plazo para resolver.

6. La efectividad de la cuantía adicional del apartado 2 y la alteración de la distribución de la cuantía total máxima de las subvenciones convocadas quedan condicionadas a la declaración de disponibilidad del crédito y, en su caso, a la previa aprobación de la modificación presupuestaria que proceda, en un momento anterior a la resolución de concesión de la subvención, siguiendo para ello el procedimiento reflejado en los apartados 3 y 5 del artículo 58 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

7. La concesión de las subvenciones queda en todo caso condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el momento en que se resuelva la concesión.

#### **Cuarto. Proyectos financiables y reserva de crédito.**

1. Son proyectos financiables en el marco de la presente convocatoria aquellos que se integren en las líneas de actuación definidas en el Título I de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, que pertenezcan a las medidas concretas cuyo detalle se recoge en el **Anexo I** de esta convocatoria, y que cumplan los requisitos establecidos tanto en las bases reguladoras como en la propia convocatoria. En el mencionado Anexo I se detallan las intensidades de las subvenciones, así como el importe mínimo y máximo de subvención establecido por proyecto.

2. De conformidad con el apartado 3.bis del artículo 8, se reserva un importe de 15.000.000,00 euros para su concesión a solicitudes de las siguientes medidas de actuación preferentes que cumplan, en todo caso, los requisitos para ser beneficiarias:

- Medida 3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.
- Medida 7. Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información.
- Medida 9. Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras.
- Medida 11. Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos.
- Medida 13. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.

El crédito reservado que no se agote tras el proceso de asignación dentro de las medidas preferentes se acumulará al crédito general restante para completar el procedimiento de concesión.



### Quinto. Beneficiarios.

A los efectos de la presente convocatoria, podrán obtener la condición de beneficiarios del programa de apoyo las entidades que cumplan con lo establecido en la redacción vigente del Título I de la orden ministerial TMA/370/2022, de 21 de abril, y con los requisitos adicionales establecidos para cada medida en el **anexo I** de esta convocatoria. El cumplimiento de los requisitos deberá acreditarse a la fecha de finalización del plazo de presentación de solicitudes.

### Sexto. Costes subvencionables.

1. Tendrán la consideración de costes subvencionables aquellos establecidos en el artículo 19 de las bases reguladoras.
2. El detalle de los costes subvencionables para cada una de las medidas del presente programa de apoyo se recoge en el anexo I de esta convocatoria.
3. Atendida la naturaleza de la tipología de proyecto de la Medida 3 recogida en el anexo I, se considerarán costes subvencionables costes de personal imputables al proyecto.
4. No serán subvencionables los costes superiores o inferiores en más de un 25 por ciento a los costes de referencia que se detallan en el anexo I, salvo cuando se justifique por los solicitantes en atención a la naturaleza de la actividad.

Lo establecido en el párrafo anterior no será de aplicación a los conceptos de las medidas detalladas en el **anexo I** en los cuales la subvención se determine como un importe cierto y determinado.

### Séptimo. Compatibilidad de las subvenciones.

Las subvenciones previstas en esta convocatoria son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de las bases reguladoras.

### Octavo. Iniciación. Solicitudes, forma y plazo de presentación.

1. Las entidades interesadas en recibir financiación bajo el programa de apoyo objeto de la presente convocatoria deberán presentar las solicitudes según se especifica en las bases reguladoras.
2. El plazo para presentación de solicitudes será de veinticinco (25) días hábiles desde el día siguiente a la publicación de la presente orden ministerial en el Boletín Oficial del Estado.



3. Toda solicitud cuya presentación se produzca fuera del plazo establecido no será admitida.

### Noveno. Documentación.

1. La documentación a presentar por los solicitantes de las subvenciones de la presente convocatoria, a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se enumera en el artículo 10.4 de las bases reguladoras.

2. El Formulario de solicitud requerido en el apartado a) del artículo 10.4 se elaborará de acuerdo con los modelos que figuran en el **anexo III** de esta convocatoria, y que estarán disponibles para su descarga en la sede electrónica. El Formulario consta de 4 partes:

- a) Parte A: Información general del proyecto. Deberá cumplimentarse a través de la sede electrónica y tendrá el contenido mínimo indicado en el anexo III.A. Identifica las características principales de la solicitud, incluyendo, entre otros, la descripción del proyecto propuesto y de la persona responsable de su ejecución, datos de identificación, función y capacidad operativa y técnica de cada solicitante, acreditación de su personalidad jurídica, representante y datos de contacto, fuentes de financiación del proyecto e hitos de ejecución y comprobación.
- b) Parte B: Información administrativa acreditativa del cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 6 de las bases reguladoras.
  - I. Ficha de entidad legal, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.1.1 en el caso de entidades del sector público empresarial y en el anexo III.B.1.2 en el caso de personas jurídicas privadas, junto con la copia de los documentos oficiales justificativos de los datos consignados en la misma.
  - II. Ficha de identificación financiera, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.2, acompañada, en caso de no incluir el sello y la firma del representante del banco, del certificado de titularidad de la cuenta.
  - III. Para los proyectos propuestos que se integren en la Medida 3 establecida en el anexo I de la presente convocatoria, en las que alguno de los solicitantes tenga la condición de pequeña o mediana empresa (PYME), de conformidad con la definición y criterios establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, se acompañará un certificado de tamaño empresarial emitido por la Cámara de Comercio que acredite dicha condición.





- IV. Documentación que acredite que la capacidad financiera del solicitante es suficiente y estable para completar el proyecto para el cual se solicita la subvención, durante el período establecido para ello.
- i. El solicitante proporcionará sus cuentas anuales correspondientes al mejor de los últimos tres ejercicios financieros (2021, 2022 y 2023), revisadas por un auditor de cuentas en aquellos casos en que sea obligatorio de conformidad con la normativa aplicable, y el formulario de verificación de capacidad financiera, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.6.1, cumplimentado con la información correspondiente a las cuentas anuales aportadas.
  - ii. En el caso de que el solicitante, debido a la fecha de constitución o de inicio de actividades, no disponga de sus cuentas anuales correspondientes a ninguno de los tres últimos ejercicios, podrá presentar una carta de respaldo de una tercera parte, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.B.6.3, que deberá ir acompañada de las cuentas anuales de la tercera parte y el formulario de verificación de capacidad financiera, en las mismas condiciones establecidas anteriormente, junto con la documentación acreditativa de la capacidad de representación de la persona firmante de la carta de respaldo.
  - iii. Por otra parte, se deberá aportar la documentación que acredite que el solicitante cuenta con la capacidad operativa y técnica necesarias para completar el proyecto para el que se solicita la subvención. El solicitante proporcionará el curriculum vitae de la persona responsable de gestionar e implementar el proyecto.
  - iv. Los solicitantes que sean entidades del sector público empresarial no tendrán que aportar la documentación que acredite que cuentan con la capacidad financiera, operativa y técnica necesarias para completar el proyecto para el que se solicita la subvención, establecida en los párrafos anteriores.
- V. Declaración Responsable multipropósito, cumplimentada siguiendo el modelo del anexo III.B.3 de esta convocatoria.
- VI. Si en la Declaración Responsable multipropósito se ha declarado que la entidad no tiene la consideración de empresa en crisis a partir de las cuentas consolidadas formuladas por la sociedad matriz a la que pertenezca, deberá presentarse un documento en el que la sociedad matriz declare que facilita a la sociedad filial los medios de disponibilidad financiera para ejecutar el proyecto o desarrollar la actividad a que se destinan estas



ayudas, sin perjuicio de la potestad que el órgano instructor tendrá para evaluar y, en su caso, desestimar la validez de este medio de acreditación.

VII. En el caso de agrupaciones de personas jurídicas, la documentación acreditativa de todos los puntos anteriores deberá presentarse cumplimentada para cada uno de sus miembros, de conformidad con los compromisos de ejecución de actividades asumidos por cada miembro de la agrupación.

c) Parte C: Cumplimiento con la legislación y política ambiental. Se deberá aportar una declaración responsable, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.C, incluyendo información sobre el cumplimiento del proyecto propuesto con la legislación nacional y de la UE en ámbitos tales como la protección del medio ambiente, la evaluación de impacto ambiental y el principio DNSH.

En el caso de agrupaciones de personas jurídicas, la declaración responsable deberá presentarse cumplimentada para cada uno de sus miembros, de conformidad con los compromisos de ejecución de actividades asumidos por cada miembro de la agrupación.

d) Parte D: Memoria Técnica y Financiera, Se deberá aportar una Memoria Técnica y Financiera, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.D.0, con la descripción general del proyecto objeto de la subvención, incluyendo sus principales necesidades, objetivos, alcance y planificación de las actividades en las que se descompone. Asimismo, recogerá toda la información técnica y financiera necesaria para la evaluación de la solicitud según la metodología y criterios de valoración descritos en los artículos 11 y 12 de las bases reguladoras y en el anexo II de la presente convocatoria.

- La extensión máxima de este documento será de 50 páginas en formato A4.
- Toda la información relevante para evaluar el proyecto propuesto estará recogida en esa Memoria. No obstante, el solicitante podrá adjuntar documentación adicional de apoyo que acredite o justifique la información recogida en la Memoria Técnica y Financiera, indicándose debidamente en cada sección de la misma los anexos que contienen tal información.
- En el caso de los proyectos que propongan realizar operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero), se detallará en la Memoria Técnica y Financiera la información sobre el procedimiento de adquisición y todas las partes involucradas. Se deberá adjuntar un borrador del contrato de leasing, de conformidad con los criterios específicos de elegibilidad establecidos en el anexo I de esta convocatoria.



- En el caso de los proyectos que se integren en la Medida 11 del anexo I de la presente convocatoria, en los que la adquisición se vaya a realizar mediante operaciones de tax lease, se detallará en la Memoria Técnica y Financiera la información sobre el procedimiento de adquisición y todas las partes involucradas, y se deberá adjuntar un borrador del contrato de tax lease, de conformidad con los criterios específicos de elegibilidad establecidos en el anexo I de esta convocatoria y en el artículo 21.4.k) de las bases reguladoras.

Junto con la Memoria Técnica y Financiera, se deberá adjuntar el diagrama de Gantt del proyecto, de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.D.1 de esta convocatoria.

Asimismo, se deberá aportar, excepto en los proyectos que se integren en la Medida 3, un informe de Análisis Coste-Beneficio (ACB). La extensión máxima de este informe será de 20 páginas en formato A4. Junto con el informe, se deberá aportar la hoja de cálculo con el modelo establecido en el anexo III.D.2 de esta convocatoria, cumplimentada con los datos empleados en el informe de Análisis Coste-Beneficio.

En caso de que se aprecien contradicciones entre los datos contenidos en la Memoria Técnica y Financiera (parte D) y el formulario de solicitud (parte A), el orden de prelación será el siguiente, salvo que el interesado manifieste lo contrario antes de la redacción de la propuesta de resolución provisional por parte del órgano instructor:

- I. Formulario de Solicitud (parte A).
- II. Memoria Técnica y Financiera (anexo III.D.0).
- III. Hoja de cálculo según modelo del anexo III.D.2.
- IV. Informe de Análisis Coste-Beneficio.

3. El certificado de inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, requerido por el artículo 10.4.d) de las bases reguladoras, será obtenido directamente por el órgano concedente, salvo que el solicitante manifieste su oposición en la declaración responsable descrita en el apartado 2.b) V de este artículo, o pertenezca a un ámbito de inscripción de una Administración Tributaria Foral u otro censo o inventario. En estos casos, el solicitante deberá aportar el certificado correspondiente.

4. La declaración responsable a la que se refiere el apartado e) del artículo 10.4 de las bases reguladoras se encuentra integrada en el modelo establecido en el anexo III.B.3 de esta convocatoria, por lo que se cumplimentará y presentará al mismo tiempo que el formulario de solicitud.



5. La aceptación de la cesión de datos a la que se refiere el apartado f) del artículo 10.4 de las bases reguladoras debe cumplimentarse de acuerdo con el modelo de declaración de cesión y tratamiento de datos establecido en el anexo III.B.4 de esta convocatoria.

En el caso de agrupaciones de personas jurídicas, la declaración deberá presentarse cumplimentada para cada uno de sus miembros, de conformidad con los compromisos de ejecución de actividades asumidos por cada miembro de la agrupación.

6. Las declaraciones responsables a las que se refieren los apartados g) y h) del artículo 10.4 de las bases reguladoras se encuentran integradas en el modelo establecido en el anexo III.B.5 de esta convocatoria. El solicitante deberá presentar el modelo cumplimentado con los datos correspondientes en la documentación integrante de su solicitud.

En el caso de agrupaciones de personas jurídicas, la declaración responsable del modelo deberá presentarse cumplimentada para cada uno de sus miembros, de conformidad con los compromisos de ejecución de actividades asumidos por cada miembro de la agrupación.

7. Las personas jurídicas distintas de las entidades de derecho público, y solo si el importe de subvención solicitado es superior a 30.000 euros, para acreditar el cumplimiento de los requisitos recogidos en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y de conformidad con los artículos 6.6.a.bis) y 10.4.i) de las bases reguladoras, deberán presentar certificado del órgano de administración —a elección del interesado, y solo en el caso de que, de acuerdo con la normativa contable la entidad pueda presentar cuenta de pérdidas y ganancias abreviada—, certificación emitida por un auditor, informe de procedimientos acordados elaborado por un auditor, o justificante de haber solicitado dicho medio de acreditación, según el caso, que acredite que la entidad cumple los plazos de pago establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

En caso de haber presentado el justificante de haber solicitado uno de los medios de acreditación descritos en el párrafo anterior, una vez obtenido deberá presentarse inmediatamente al órgano instructor. La falta de presentación de la acreditación antes de la notificación de la propuesta de resolución provisional conllevará la inclusión en la misma de la propuesta de inadmisión de la solicitud, por incumplimiento de la obligación de acreditar el requisito establecida en los artículos 13.3 bis y 14.1.b) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. En caso de que el interesado no proporcione la acreditación antes de la aprobación de la resolución de concesión, la propuesta de inadmisión se elevará a definitiva.

8. El resto de la documentación requerida por el artículo 10.4 (apartados b) y c)) se completa con la presentación de la tarjeta de identificación fiscal con el número de



NIF de la entidad solicitante, y la documentación acreditativa de la capacidad de representación de la persona firmante de la solicitud. Nuevamente, en el caso de agrupaciones jurídicas, deberá presentarse esta documentación de cada uno de sus miembros.

9. Además de lo anterior, los solicitantes deberán aportar la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario establecidos para cada medida en el anexo I.

10. En el caso de agrupaciones de personas jurídicas, se deberá adjuntar el acuerdo interno de agrupación que regule su funcionamiento, así como la documentación acreditativa anteriormente indicada correspondiente a cada uno de sus miembros.

11. De acuerdo con el artículo 28.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, los interesados podrán no aportar documentos que hayan sido aportados en un expediente anterior. En tal caso, los interesados deberán indicar el número de expediente concreto en el que se presentaron los citados documentos para que el órgano instructor pueda recabarlos. Excepcionalmente se podrá solicitar al interesado la aportación de los documentos si no fuera posible recabarlos del expediente señalado por el interesado.

#### **Décimo. Lista de solicitudes presentadas.**

1. Terminado el plazo de presentación de solicitudes, en el plazo máximo de 15 días hábiles se publicará en la página del procedimiento en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la relación provisional de solicitudes admitidas. Se concederá un plazo de CINCO (5) días hábiles para que los solicitantes no incluidos en la relación provisional puedan, en su caso, subsanar los errores o defectos que hayan motivado su no admisión, o acreditar la debida presentación de la solicitud en tiempo y forma, mediante la siguiente documentación, que deberán incluir:

- a) Justificación razonada de los motivos por los que un solicitante entienda que su solicitud debió admitirse, o la indicación de haber subsanado el defecto, así como la documentación que sirva para acreditar una u otra circunstancia.
- b) Presentación de toda la documentación exigida en las bases reguladoras y en esta convocatoria. La documentación aportada ha de presentarse vigente a fecha final del plazo de presentación de solicitudes de la convocatoria.

Cuando el interesado no hubiera podido presentar su solicitud durante el plazo de presentación a través de una entrada de registro con justificante, y por tanto no pueda interactuar con un expediente ya existente en Sede Electrónica, se deberá presentar la documentación anterior a través del procedimiento de presentación de solicitudes en procedimientos de subvenciones sin asignación de expediente en el siguiente





enlace:

[https://sede.mitma.gob.es/SEDE\\_ELECTRONICA/LANG\\_CASTELLANO/OFICINAS\\_SECTORIALES/SUB\\_PRTR/presentacion\\_solicitudes/](https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/presentacion_solicitudes/)

2. Posteriormente, tras el análisis y evaluación de las alegaciones recibidas, se publicará en la página del procedimiento en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la relación definitiva de solicitudes admitidas al procedimiento de revisión, evaluación y concesión de las ayudas en la tercera convocatoria de beneficiarios. La inclusión en la lista de admitidos no presupone que los solicitantes reúnan los requisitos establecidos en la convocatoria; estos requisitos deberán ser debidamente comprobados en la fase de revisión y evaluación de las solicitudes presentadas.

### **Decimoprimer. Instrucción.**

1. El órgano competente para la instrucción del procedimiento será el establecido en el artículo 4.1 de las bases reguladoras. La instrucción se desarrollará cumpliendo con los hitos, fases y criterios de valoración establecidos en las bases reguladoras, en concreto en los artículos 11 y 12.

2. De conformidad con lo establecido en el artículo 12 de las bases reguladoras, el detalle de los criterios de valoración, los subcriterios y las puntuaciones otorgadas a los mismos se establecen en el **anexo II** de esta convocatoria, mientras que las singularidades del criterio de Impacto y de sus subcriterios, así como sus respectivas puntuaciones, se detallan en el **anexo I** para cada una de las medidas.

3. La notificación de la propuesta de resolución provisional abrirá el plazo para presentación de alegaciones en trámite de audiencia, así como los plazos para cumplir y acreditar los compromisos asumidos por los solicitantes propuestos para la concesión, para determinados subcriterios de evaluación cuyo cumplimiento estuviera diferido hasta este momento. La falta de presentación de la documentación que acredite el cumplimiento del compromiso asumido en el subcriterio conllevará la anulación, por parte del Comité Técnico de Valoración, en su informe definitivo, de la puntuación inicialmente asignada al solicitante en ese apartado de evaluación, conforme al artículo 11.6.e) de las bases reguladoras.

En el anexo II se especifica la forma de acreditación de los subcriterios en los que sea de aplicación el párrafo anterior.

4. El Comité Técnico de Valoración, de acuerdo con el apartado 12 del artículo 12 de las bases reguladoras, elaborará una lista de reserva con las propuestas a las que no se les haya asignado subvención. La lista de reserva será válida hasta el 31 de marzo de 2026, pudiendo financiarse con créditos procedentes de renunciaciones de beneficiarios o de las inadmisiones en la resolución de concesión de solicitudes inicialmente contempladas como beneficiarias en la propuesta de resolución



provisional. A los solicitantes de esta lista que eventualmente se les propusiese la concesión de las ayudas se les exigirá igualmente el cumplimiento y la acreditación de los compromisos asumidos en su proposición para los subcriterios de evaluación diferidos hasta la notificación de la propuesta de resolución provisional, considerando en ese caso como fecha de cómputo la de notificación de su propia propuesta de resolución provisional individual.

### **Decimosegundo. Resolución.**

La presente convocatoria se resolverá mediante resolución de la persona titular del departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia, conforme a los plazos establecidos en el artículo 13 de las bases reguladoras. La resolución de concesión pondrá fin a la vía administrativa.

### **Decimotercero. Plazo de ejecución.**

El período de ejecución material de los proyectos estará comprendido entre la fecha de publicación de esta convocatoria y el 31 de marzo de 2026, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16.3 de las bases reguladoras, en relación con la prórroga del plazo de ejecución y modificación de la resolución de concesión.

### **Decimocuarto. Modificación de la resolución de concesión.**

1. Las solicitudes de modificación de las condiciones iniciales objeto de la resolución de concesión, o de sus posteriores modificaciones que hayan sido autorizadas con anterioridad, se tramitarán de acuerdo con el procedimiento y requisitos recogidos en el artículo 16 de las bases reguladoras.

2. A efectos de fijar de manera objetiva los criterios de evaluación de los requisitos establecidos en el apartado 1 del artículo 16 de las bases reguladoras, se considerará lo siguiente:

- I. Una propuesta de modificación supondrá un cambio sustancial cuando tenga como resultado un proyecto de naturaleza materialmente diferente al propuesto inicialmente y que determinó la concesión de la subvención. En cualquier caso, se considerará que la modificación es sustancial cuando se cumpla al menos una de las condiciones siguientes:
  - a. La modificación introduce condiciones que, de haber figurado en la propuesta inicial, habría supuesto la concesión de las ayudas a otros proyectos diferentes.
  - b. El proyecto modificado no habría obtenido la puntuación mínima requerida por el artículo 12.8 de las bases reguladoras durante la fase de evaluación de solicitudes, o no resultaría elegible de acuerdo con



los parámetros establecidos en los anexos I y II de esta convocatoria para su correspondiente medida.

- c. La modificación sustituye unidades de obra o tareas elegibles de la propuesta original por otras nuevas cuyo importe representa más del 50% del total de los costes subvencionables del proyecto original. No se considerarán nuevas aquellas unidades de obra o tareas que mantengan plenamente la funcionalidad de las originales, ni los cambios de marca, modelo o proveedor que sean necesarios para mantener dicha funcionalidad.
  - d. La modificación cambia de forma importante el objeto del proyecto. En todo caso se considerará que se da este supuesto cuando cambiando el ámbito del proyecto, el valor de la modificación suponga una alteración en la cuantía del total de los costes subvencionables del proyecto que, aislada o conjuntamente, reduzca el importe inicial en más de un 15%, si se trata de actuaciones de obras en bienes inmuebles, o en más de un 10% en el resto de los casos.
- II. En aquellas solicitudes de modificación que invoquen la causa a) del artículo 16.1 de las bases reguladoras, se considerará que se ha producido una alteración sobrevenida de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la subvención cuando se cumplan todas y cada una de las condiciones siguientes:
- a. La causa de la modificación no deriva de una decisión voluntaria del beneficiario por razones comerciales, económicas, de planificación o de organización interna.
  - b. La causa deriva de circunstancias que el beneficiario no podía haber previsto o estimado de manera razonable con anterioridad a la resolución de concesión.
  - c. La causa de la modificación no se ha originado por negligencia del beneficiario.

3. El órgano concedente podrá autorizar solicitudes de ampliación de plazo para la ejecución de la actividad objeto de la subvención cuya fecha de finalización no exceda del 31 de marzo de 2026, siempre que la solicitud cumpla el resto de requisitos establecidos en el artículo 16 de las bases reguladoras y en el presente artículo.

4. Las solicitudes de ampliación del plazo de ejecución que se justifiquen en el retraso producido por un tercero independiente del beneficiario con el que exista una relación contractual dentro del proyecto subvencionado deberán incorporar la siguiente documentación adicional:



- I. Declaración responsable del tercero o acta firmada por ambas partes en la que el tercero se responsabilice del retraso producido.
  - II. Si el retraso supone un incumplimiento contractual de plazos entre el tercero y el beneficiario que conlleve la aplicación de penalizaciones, documentación acreditativa del detalle de las penalizaciones que se aplicarán (naturaleza, importes, plazos y condiciones) y de la forma de materializar el cobro de las mismas.
  - III. Si el retraso no conllevará la aplicación de penalizaciones al tercero, acta firmada por ambas partes en la que se certifique que no existen penalizaciones aplicables al proveedor por causa de ese retraso.
5. En caso de que el beneficiario proponga nuevas modificaciones del plazo de ejecución tras haberse autorizado una anterior, deberá presentar una evaluación del funcionamiento y actualización del Plan de Acciones Correctivas presentado con ocasión de la solicitud previa de ampliación de plazo.

#### **Decimoquinto. Pagos.**

1. El pago del importe concedido en esta convocatoria se realizará en dos fases:
  - I. Un primer pago de carácter anticipado, con cargo al presupuesto consignado en la anualidad 2024, por importe del 30% del total de la subvención concedida. Este pago se abonará únicamente si el beneficiario lo hubiera solicitado expresamente en su solicitud.
  - II. Un pago final de liquidación con cargo al presupuesto consignado en la anualidad 2026, tras la presentación de la correspondiente cuenta justificativa.
2. El pago anticipado requerirá la constitución de la correspondiente garantía equivalente al 100% de la cantidad anticipada. Los beneficiarios dispondrán de un plazo de DOS (2) meses desde la fecha de publicación de la resolución de concesión para realizar el depósito en la Caja General de Depósitos, a nombre del órgano que tiene delegadas las competencias en materia de subvenciones atribuidas al órgano concedente, de acuerdo con la disposición adicional segunda de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril. La garantía se liberará una vez presentada la cuenta justificativa final del proyecto, siempre que se acredite el cumplimiento total de los objetivos y condiciones del mismo y que la inversión válidamente justificada es superior al importe anticipado o, en caso contrario, tras el reintegro de los importes anticipados y los correspondientes intereses de demora generados.
3. El pago final de liquidación queda condicionado a la previa verificación por el órgano competente de la documentación justificativa acreditativa de la ejecución de la totalidad de la actividad y del gasto total realizado, de acuerdo con lo dispuesto en el



artículo 84.2 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Cesión del derecho de cobro: los beneficiarios podrán ceder el derecho de cobro de forma independiente en cada uno de los pagos de la subvención que realice la Administración. La cesión del derecho de cobro del pago se efectuará a favor de un único cesionario, previa solicitud expresa dirigida al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible especificando el NIF, razón social y cuenta bancaria del cesionario junto con el certificado de titularidad bancaria. En ningún caso podrá cederse la cuantía a abonar a favor de varias entidades, ni a más de una cuenta bancaria de destino.

5. Todas las cuentas bancarias de destino de los pagos deberán estar dadas de alta en el Fichero Central de Terceros de la Secretaría General del Tesoro y Financiación Internacional para poder percibir el pago propuesto por el órgano concedente. Los beneficiarios serán responsables de dar de alta sus cuentas bancarias en dicho registro, si no lo estuvieran con anterioridad, una vez que el órgano concedente haya propuesto el pago.

#### **Decimosexto. Justificación.**

1. La justificación por parte de los beneficiarios de la realización de las actividades que conforman el proyecto deberá realizarse en los términos y condiciones previstos en el artículo 21 de las bases reguladoras.

2. Los informes de seguimiento que, de acuerdo con el artículo 21.2, deben presentar los beneficiarios, se presentarán con periodicidad semestral, en el primer y tercer trimestre de cada ejercicio, exponiendo el estado de ejecución del proyecto desde el origen. El periodo de referencia será el año natural, desde la fecha de inicio del proyecto hasta la fecha de finalización, no pudiendo ser en ningún caso posterior al 31 de marzo de 2026.

3. El beneficiario deberá presentar, en el plazo máximo de 3 meses desde la finalización del plazo para la realización del proyecto y, en todo caso, antes del 30 de junio de 2026, el informe final al que hace referencia el apartado 4 del artículo 21, junto con la documentación que conforma la cuenta justificativa.

4. El informe del auditor que acompañará la cuenta justificativa, de acuerdo con el artículo 21.4.a) de las bases reguladoras, deberá elaborarse siguiendo las especificaciones de la Norma de actuación de los auditores de cuentas en la realización de los trabajos de revisión de cuentas justificativas de subvenciones en el ámbito del sector público estatal, previstos en el artículo 74 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado mediante Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, aprobada por la Orden EHA/1434/2007, de 17 de mayo.





5. En relación con la revisión de la memoria de actuación que conforma la cuenta justificativa, el auditor deberá llevar a cabo la comprobación de la efectiva realización por el beneficiario de las actividades subvencionadas, como establece el Artículo 3.2.a) de la Norma. Los procedimientos para realizar esta comprobación serán los siguientes:

- I. Inspección física directa de los elementos ejecutados contemplados en la memoria de actuación de la cuenta justificativa, y comprobación de su grado de ajuste a la previsión de ejecución contenida en la memoria técnica elaborada por el beneficiario para conformar su solicitud de subvención, considerando también las especificaciones que sobre esa documentación haya podido efectuar la resolución de concesión de la subvención y las modificaciones de la misma autorizadas con posterioridad. Para comprobar la adecuación cuantitativa y cualitativa de los elementos contruidos, fabricados o adquiridos, o del resultado de los servicios prestados, el beneficiario deberá proporcionar al auditor todos aquellos elementos de medición, iluminación o toma de muestras que sean necesarios.
- II. Inspección documental, de manera que los planos de definición de los resultados finales, las memorias de ejecución, las certificaciones y relaciones valoradas, y el resto de documentación técnica y económica que proceda y defina la situación de ejecución final sea coherente y esté coordinada con la memoria técnica vigente del expediente de la subvención y con la realidad de la inspección física efectuada.
- III. Revisión de la documentación de control de calidad, pruebas y ensayos, y certificados de buena ejecución, que acredite que los resultados obtenidos en la ejecución de los bienes o servicios subvencionados cumple los parámetros mínimos de seguridad, funcionalidad y calidad requeridos para poner en servicio dichos elementos, y para asegurar la durabilidad y vida útil esperable de los mismos. Se deberá analizar el grado de objetividad, imparcialidad y calidad que puede atribuirse a toda la documentación ofrecida por el beneficiario en función de su autoría.

6. Para realizar las verificaciones anteriores, el auditor podrá solicitar al beneficiario la contratación, a su costa, de uno o varios expertos independientes en aquellas materias que sean necesarias para acreditar lo requerido en el apartado anterior. La regulación de la utilización del trabajo de estos expertos independientes se regirá por la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 20 de diciembre de 1996. La evaluación de la adecuada competencia profesional e independencia del experto corresponderá al propio auditor. El trabajo de los expertos independientes deberá permitir al auditor expresar el pronunciamiento que se detalla en el siguiente apartado.



7. Tras la revisión y evaluación de la memoria de actuación y de la memoria económica abreviada que conforman la cuenta justificativa, de acuerdo con el artículo 21.4.a) de las bases reguladoras, el auditor deberá realizar un pronunciamiento o dictamen expreso, acreditando que la subvención recibida se ha empleado para la finalidad para la que fue otorgada y que se han cumplido los hitos y objetivos de acuerdo con los indicadores definidos en la resolución definitiva. Este pronunciamiento se emitirá conformando un apartado propio en el informe del auditor.

El modelo que deberá seguir el pronunciamiento se recoge en el **anexo IV** de esta convocatoria.

8. Será responsabilidad del beneficiario proporcionar al auditor los medios de verificación necesarios para permitir la emisión del dictamen del apartado anterior, y corregir los defectos e incoherencias en la ejecución y la justificación de la subvención que impidan la formalización por parte del auditor del modelo de dictamen requerido.

9. Con el fin de comprobar que los pagos realizados cumplen lo establecido en el segundo párrafo del artículo 31.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, en el caso de que existan pagos que el beneficiario haya efectuado con un retraso superior a 30 días naturales desde la fecha de recepción de los bienes adquiridos o de la prestación de servicios (o en su defecto, desde la fecha de recepción de la factura), los beneficiarios deberán presentar la siguiente documentación adicional como parte integrante de su cuenta justificativa:

- I. En su caso, nota aclaratoria sobre la existencia de normativa sectorial de aplicación distinta de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.
- II. Acta o contrato firmado por el acreedor y el beneficiario, en la que se pueda acreditar la siguiente información, en su caso:
  - i. Fecha exacta de recepción efectiva de los bienes o de la prestación de los servicios.
  - ii. Acuerdo pactado, si existe, para ampliar el plazo de pago hasta un máximo que no puede superar los 60 días naturales.
  - iii. Acuerdo pactado, si existe, de disposición de un procedimiento de aceptación o de comprobación para la verificación de la conformidad de los bienes o los servicios con lo dispuesto en el contrato, por un plazo máximo que no podrá superar los 30 días naturales desde la fecha de recepción de los bienes o la prestación de los servicios.



- iv. Fecha exacta de manifestación por parte del beneficiario de la aceptación de la conformidad de los bienes o los servicios con lo especificado en el contrato.

#### **Decimoséptimo. Incumplimientos y reintegros.**

1. El régimen de incumplimientos y reintegros aplicable a la presente convocatoria se establece en las bases reguladoras, siendo de aplicación sus artículos 23 y 24.
2. De conformidad con el artículo 90 del Reglamento por el que se desarrolla la Ley General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, se entiende por devolución voluntaria aquella que es realizada por el beneficiario sin el previo requerimiento de la Administración.

Los beneficiarios podrán, en cualquier momento, manifestar su voluntad de practicar una devolución voluntaria, debiendo informar de su importe al servicio gestor concedente, e indicar una fecha límite de abono posterior en al menos QUINCE (15) días hábiles a la fecha de presentación de la solicitud de devolución. Tras la recepción del correspondiente documento de ingreso 069 emitido por la Administración, deberán hacer efectivo el pago en la fecha límite propuesta o anterior. En caso contrario, el abono no tendrá efectos liberatorios plenos.

Tras realizar el pago, el beneficiario deberá remitir el correspondiente código NRC (Número de Referencia Completo) generado en la operación de devolución, aportando el justificante de dicho ingreso.

#### **Decimoctavo. Información y Publicidad.**

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible pondrá a disposición de los solicitantes un servicio de información y soporte en la fase de preparación de las solicitudes.

El canal de acceso y el procedimiento en el que se basará el servicio de soporte se publicará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. La publicidad de las subvenciones concedidas se llevará a cabo a través de la Sede Electrónica ([https://sede.mitma.gob.es/SEDE\\_ELECTRONICA/LANG\\_CASTELLANO/](https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/)) y el sitio web ([www.transportes.gob.es](http://www.transportes.gob.es)) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de la Base de Datos Nacional de Subvenciones y del Boletín Oficial del Estado, conforme a lo establecido en el artículo 26 de las bases reguladoras.

Contra esta orden, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse potestativamente recurso de reposición, en el plazo de un mes, ante el Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 123



y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; o directamente, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 11.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa, en el plazo de dos (2) meses a contar desde el día siguiente a la fecha de publicación del extracto de esta orden en el BOE, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46.1 de la citada Ley 29/1998.

## EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

P.D. (Orden TMA/370/2022, de 21 de abril)

EL DIRECTOR GENERAL DE ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD

José Alfonso Gálvez Salinas

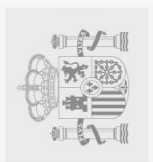


## ANEXO I. Proyectos financiables, costes subvencionables e intensidad de las subvenciones<sup>1</sup>

Línea de Actuación 1. Interoperabilidad ferroviaria	
M3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.	
<b>Proyectos financiables</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Proyecto de innovación, desarrollo, integración y homologación de un sistema de ejes de ancho variable en locomotoras de mercancías.</li></ul>
<b>Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>No se establecen requisitos adicionales para esta medida.</li></ul>
<b>Costes subvencionables</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>El proyecto para el desarrollo de ejes de ancho variable en locomotoras de mercancías por ferrocarril podrá cubrir las siguientes categorías de costes subvencionables:<ul style="list-style-type: none"><li>Costes de Ingeniería para los distintos tipos de bogies, frenos y disco</li><li>Diseño y desarrollo de un sistema de Eje Ancho Variable en Tracción tipo OGI</li><li>Fabricación y desarrollo de prototipos de locomotora con eje de ancho variable</li><li>Fabricación y montaje prototipos de eje</li><li>Costes de pruebas experimentales: ensayos de laboratorio y test de ejes</li><li>Proyectos de adaptación del cambiador actual para la compatibilidad con eje tractor</li><li>Desarrollo y pruebas en vía de un sistema de ejes variables en locomotoras</li><li>Obtención de la certificación y homologación</li></ul></li></ul>
<b>Intensidad subvención sobre costes subvencionables<sup>2</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>La intensidad máxima será del 50%, que podrán aumentarse hasta un máximo del 80 % de los costes subvencionables, como se indica a continuación:<ul style="list-style-type: none"><li>a) 10% medianas empresas y 20% pequeñas empresas;</li><li>b) 15% si se cumple alguna de las siguientes condiciones:<ul style="list-style-type: none"><li>Que el proyecto implique una colaboración efectiva:<ul style="list-style-type: none"><li>Entre empresas, al menos una de las cuales sea una PYME, o se desarrolle en al menos dos Estados Miembros, o en un Estado Miembro y en una Parte Contratante en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), y que ninguna empresa corra por sí sola con más del 70 % de los costes subvencionables, o</li><li>Entre una empresa y uno o varios organismos de investigación y difusión de conocimientos, asumiendo estos como mínimo el</li></ul></li></ul></li></ul></li></ul>

<sup>1</sup> No todos los costes subvencionables tienen asociado un coste de referencia. Solo se han establecido aquellos costes de referencia más relevantes para asegurar la eficiencia de la utilización de los fondos públicos.

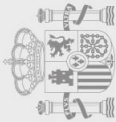
<sup>2</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.





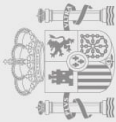


	<p>10 % de los costes subvencionables y teniendo derecho a publicar los resultados de su propia investigación.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Que los resultados del proyecto se difundan ampliamente por medio de conferencias, publicaciones, bases de libre acceso o programas informáticos gratuitos o de fuente abierta.</li></ul>																		
Importe mínimo de subvención por proyecto	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 500.000 €</li></ul>																		
Costes de referencia	<table><tr><th>Actividad</th><th>Coste de referencia</th></tr><tr><td>Diseño y desarrollo de un sistema de Eje de Ancho Variable en Tracción.</td><td>1.000.000 €</td></tr><tr><td>Fabricación y desarrollo de prototipos de locomotora con eje ancho variable:</td><td>5.000.000 - 7.500.000 €</td></tr><tr><td>Montaje de prototipos de eje</td><td>1.000.000 €</td></tr><tr><td>Desarrollo de ingeniería para los distintos tipos de bogies, frenos y disco.</td><td>2.000.000 €</td></tr><tr><td>Ensayos en laboratorio</td><td>900.000 €</td></tr><tr><td>Proyectos de adaptación del cambiador actual para la compatibilidad con eje tractor</td><td>500.000 €</td></tr><tr><td>Desarrollo y pruebas en vía de un sistema de ejes variables en locomotoras</td><td>1.000.000 €</td></tr><tr><td>Obtención de la certificación y homologación:</td><td>500.000 € - 700.000 €</td></tr></table>	Actividad	Coste de referencia	Diseño y desarrollo de un sistema de Eje de Ancho Variable en Tracción.	1.000.000 €	Fabricación y desarrollo de prototipos de locomotora con eje ancho variable:	5.000.000 - 7.500.000 €	Montaje de prototipos de eje	1.000.000 €	Desarrollo de ingeniería para los distintos tipos de bogies, frenos y disco.	2.000.000 €	Ensayos en laboratorio	900.000 €	Proyectos de adaptación del cambiador actual para la compatibilidad con eje tractor	500.000 €	Desarrollo y pruebas en vía de un sistema de ejes variables en locomotoras	1.000.000 €	Obtención de la certificación y homologación:	500.000 € - 700.000 €
Actividad	Coste de referencia																		
Diseño y desarrollo de un sistema de Eje de Ancho Variable en Tracción.	1.000.000 €																		
Fabricación y desarrollo de prototipos de locomotora con eje ancho variable:	5.000.000 - 7.500.000 €																		
Montaje de prototipos de eje	1.000.000 €																		
Desarrollo de ingeniería para los distintos tipos de bogies, frenos y disco.	2.000.000 €																		
Ensayos en laboratorio	900.000 €																		
Proyectos de adaptación del cambiador actual para la compatibilidad con eje tractor	500.000 €																		
Desarrollo y pruebas en vía de un sistema de ejes variables en locomotoras	1.000.000 €																		
Obtención de la certificación y homologación:	500.000 € - 700.000 €																		
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ No dispone de etiquetado climático</li></ul>																		
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ No dispone de etiquetado digital</li></ul>																		
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida																			
Impacto	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector.</li></ul> <p>Este subcriterio aporta un máximo de 10 puntos.</p> <p>Grado de madurez de la tecnología empleada como base para el eje de rodadura desplazable</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 2 puntos: para el diseño</li><li>▪ 4 puntos adicionales: si además del diseño incluye la fabricación del sistema</li><li>▪ 2 puntos adicionales: si además del diseño y fabricación incluye ensayos de laboratorio del sistema</li><li>▪ 2 puntos adicionales: en el caso de incluir el proceso completo (todos los niveles)</li></ul>																		





	<ul style="list-style-type: none"><li>I2: Demanda atendida por el solicitante.  Este subcriterio aporta un máximo de 5 puntos.  Compatibilidad del sistema con los cambiadores de la RFIG y “Productos en materia de Sistemas de ejes y cambio de ancho ya protegidos”<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: Sistema no compatible</li><li>4 puntos: Sistema compatible</li><li>1 punto adicional: Sistema compatible con los cambiadores de la RFIG y Productos en materia de Sistemas de ejes y cambio de ancho ya protegidos</li></ul></li><li>I3: Efecto tractor de la inversión  7,5 puntos</li></ul>
--	---



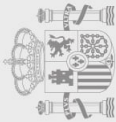
Línea de Actuación 2. Fomento de la intermodalidad del transporte	
M4: Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres	
Proyectos financiables	<ul style="list-style-type: none"><li>Proyectos para mejorar las terminales ferroviarias existentes.</li><li>Proyectos para la construcción de nuevas terminales ferroviarias.</li></ul>
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	<ul style="list-style-type: none"><li>Empresas privadas de cualquier sector que dispongan o puedan disponer de una terminal ferroviaria de carga en España, conectada a la red ferroviaria de interés general (RFIG).</li><li>Empresas privadas que hayan obtenido o puedan obtener una concesión para operar una terminal ferroviaria (propiedad de un organismo público o privado), de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, por el cual asumen la gestión y explotación de las instalaciones.</li><li>Empresas públicas que operen una terminal ferroviaria, de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, por el cual asumen la gestión y explotación de las instalaciones.</li><li>Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales:<ul style="list-style-type: none"><li>En el caso de empresas privadas de cualquier sector que dispongan de una terminal ferroviaria de carga en España, conectada a la red ferroviaria de interés general (RFIG): el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura.</li><li>En el caso de empresas privadas que hayan obtenido una concesión para operar una terminal ferroviaria: el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura.</li><li>En el caso de empresas públicas que operen una terminal ferroviaria: el Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) del administrador de la infraestructura.</li></ul></li></ul>
Costes subvencionables	<ul style="list-style-type: none"><li>Coste de proyectos de infraestructura de última milla: incluye aquellos costes de última milla de la cadena logística hasta alcanzar el destino:<ul style="list-style-type: none"><li>Conexión con la red ferroviaria de interés general (RFIG): ramal desde el apartadero o terminal hasta la red ferroviaria de interés general (RFIG), incluidos los costes de construcción (reemplazo o construcción de un nuevo ramal).</li><li>Adecuación de vías interiores a ancho estándar: equipamiento y adaptación de la infraestructura existente a ancho estándar.</li><li>Vías de maniobra o estacionamiento.</li></ul></li><li>Coste de inversión en sistemas de seguridad, control y señalización orientados a incrementar la eficiencia y/o sostenibilidad de terminales (aplicable a nuevas terminales conectadas a la red ferroviaria de interés general (RFIG) en una ubicación relevante).</li><li>Estos costes incluyen:<ul style="list-style-type: none"><li>La redacción de los proyectos de construcción.</li><li>La ejecución de las obras contempladas en el proyecto.</li><li>La asistencia técnica necesaria para la dirección de obra y coordinación de prevención de riesgos laborales.</li><li>Costes de inversión en estudios y proyectos relacionados con la implementación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata, y, en su caso, dirección de obra.</li></ul></li><li>Los costes relacionados con edificios, oficinas, grúas y equipamiento auxiliar no serán elegibles.</li></ul>





Intensidad subvención sobre costes subvencionables <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>40%</li><li>En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit</li></ul>														
Importe mínimo de subvención por proyecto	<ul style="list-style-type: none"><li>200.000€</li></ul>														
Costes de referencia	<ul style="list-style-type: none"><li>Los costes de referencia tendrán los siguientes valores, que incluyen la parte proporcional de gestión de residuos, seguridad y salud, y gastos generales.</li></ul>														
	<table><tr><th>Proyecto</th><th>Coste de referencia</th></tr><tr><td>Unidad de conexión ferroviaria con la RFIG en ancho mixto, incluyendo las modificaciones de la electrificación, enclavamiento, y aparatos de vía</td><td>1.250.000 €</td></tr><tr><td>Metro lineal de vía en balasto de ancho mixto incluyendo drenaje, electrificación, IISS y comunicaciones.</td><td>1.950 €</td></tr><tr><td>Unidad de desvío en balasto de ancho mixto</td><td>240.000 €</td></tr><tr><td>Unidad para módulo intermodal de IISS equipamiento cabina y edificaciones</td><td>1.000.000 €</td></tr><tr><td>Metro cuadrado de losa de carga y descarga para contenedores de hormigón reforzado</td><td>100 €</td></tr></table>			Proyecto	Coste de referencia	Unidad de conexión ferroviaria con la RFIG en ancho mixto, incluyendo las modificaciones de la electrificación, enclavamiento, y aparatos de vía	1.250.000 €	Metro lineal de vía en balasto de ancho mixto incluyendo drenaje, electrificación, IISS y comunicaciones.	1.950 €	Unidad de desvío en balasto de ancho mixto	240.000 €	Unidad para módulo intermodal de IISS equipamiento cabina y edificaciones	1.000.000 €	Metro cuadrado de losa de carga y descarga para contenedores de hormigón reforzado	100 €
	Proyecto	Coste de referencia													
	Unidad de conexión ferroviaria con la RFIG en ancho mixto, incluyendo las modificaciones de la electrificación, enclavamiento, y aparatos de vía	1.250.000 €													
	Metro lineal de vía en balasto de ancho mixto incluyendo drenaje, electrificación, IISS y comunicaciones.	1.950 €													
	Unidad de desvío en balasto de ancho mixto	240.000 €													
	Unidad para módulo intermodal de IISS equipamiento cabina y edificaciones	1.000.000 €													
	Metro cuadrado de losa de carga y descarga para contenedores de hormigón reforzado	100 €													
Criterios específicos de elegibilidad	<ul style="list-style-type: none"><li>La actividad deberá realizarse en un cargadero o terminal ferroviaria que ya esté conectada a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) o, en caso de nuevas instalaciones o instalaciones no conectadas a la RFIG, que vaya a estarlo en el futuro.</li></ul>														
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>079- Transporte multimodal (no urbano)</li></ul>	▪ Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%)	▪ Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%)												
		40%	40%												
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado digital</li></ul>														

<sup>3</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.

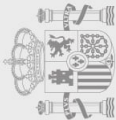




Singularidades del criterio de Impacto para esta medida

Impacto

- I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector
  - Proyectos para la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en terminales ferroviarias y puntos de carga:  
Vías de recepción/expedición:
    - 0 puntos: si el proyecto dispone 1 única vía de R/E de hasta 550 m de longitud de vía útil.
    - 1,5 puntos: si el proyecto dispone:
      - 2 o más vías de R/E de hasta 550 m de longitud de vía útil.
      - 1 vía de hasta 740 m de longitud de vía útil.
    - 3 puntos: si el proyecto dispone:
      - 2 o más vías de R/E de hasta 740 m de longitud de vía útil, o ampliables a 740 m en fases posteriores.
      - 2 o más vías de R/E de hasta 550 m de longitud de vía útil para tráfico siderúrgico que justifiquen no ser necesaria una mayor longitud por tipología de tren.
      - 1 vía de más de 740 m de longitud de vía útil.
    - 4,5 puntos: 2 o más vías de R/E de 740 m de longitud de vía útil o superior.
      - +0,5 puntos adicionales por cada vía de R/E electrificada, hasta un máximo de 1,5 puntos.  
Vías de carga/descarga:
    - 0 puntos: si el proyecto dispone 1 única vía de C/D de hasta 550 m de longitud útil de carga.
    - 1 punto: si el proyecto dispone:
      - 2 o más vías de C/D de hasta 550 m de longitud útil de carga
      - 1 vía de hasta 740 m de longitud útil de carga.
    - 2,5 puntos: si el proyecto dispone:
      - 2 o más vías de C/D de hasta 740 m de longitud útil de carga, o ampliables a 740 m en fases posteriores.
      - 2 o más vías de hasta 550 m de longitud útil de carga para tráfico siderúrgico que justifiquen no ser necesaria una mayor longitud por tipología de tren.
      - 1 vía de más de 740 m de longitud útil de carga.
    - 4 puntos: 2 o más vías de C/D de 740 m de longitud útil de carga o superior.
  - Proyectos para la mejora de infraestructuras ferroviarias relacionadas con la implantación de ancho estándar (UIC) en terminales ferroviarias y puntos de carga existentes:
    - 0 puntos: si el proyecto implanta UIC en 1 única vía de hasta 550 m de longitud de vía útil.
    - 2 puntos: implantación de UIC en 2 o más vías de hasta 550 m de longitud de vía útil.
    - 5 puntos: implantación de UIC en:
      - 2 o más vías de hasta 740 m de longitud de vía útil, o ampliables a 740 m en fases posteriores.
      - 2 o más vías de hasta 550 m de longitud de vía útil dedicadas a tráfico siderúrgico que justifiquen no ser necesaria una mayor longitud por tipología de tren.
      - 1 vía de más de 740 m de longitud de vía útil.
    - 8 puntos: implantación de UIC en 2 vías de 740 m de longitud de vía útil o superior.
      - +1 punto adicional por cada vía adicional en la que se implante UIC, hasta un máximo de 2 puntos.
  - Proyectos para la mejora de instalaciones o infraestructuras ferroviarias\* en terminales ferroviarias existentes y puntos de carga no relacionados con la provisión de ancho estándar (UIC):





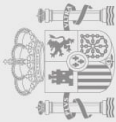


	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 2,5 puntos: 1 mejora.</li><li>▪ 5 puntos: 2 mejoras.</li><li>▪ 10 puntos: 3 o más mejoras.</li></ul> <p>*Las mejoras incluyen actividades relacionadas con la electrificación, el aumento del número de vías, el aumento de la longitud de vía útil o el aumento de equipamiento.</p> <p>No se considerarán inversiones en mantenimiento.</p> <p>Las propuestas que incluyan más de un tipo de proyecto podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 10 puntos.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ I2: Demanda atendida por el solicitante</li></ul> <p><u>Ubicación:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Proximidad al centro de generación de carga (plataformas logísticas, polígonos industriales...):<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: distancia superior en todo caso a 10 km.</li><li>▪ 0,5 puntos: distancia superior a 2 km e igual o inferior a 10 km.</li><li>▪ 1 punto: distancia igual o inferior a 2 km.</li></ul></li><li>▪ Número de terminales dedicadas al mismo tipo de tráfico en un radio de 50 km:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: al menos 2 terminales.</li><li>▪ 0,5 puntos: 1 única terminal.</li><li>▪ 1 punto: ninguna terminal.</li></ul></li></ul> <p><u>Tráfico ferroviario atendido:</u> Para evaluar este apartado se utilizarán los datos de previsiones de tráfico (toneladas netas, operaciones) correspondientes al año inmediatamente posterior al de la finalización de las actuaciones previstas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Proyectos para la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en terminales ferroviaria y cargaderos:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: menos de 20.000 toneladas netas al año (tráfico esperado).</li><li>▪ 1,5 puntos: de 20.000 toneladas netas al año a 408.000 toneladas netas al año (tráfico esperado).</li><li>▪ 3 puntos: más de 408.000 toneladas netas al año (tráfico esperado).</li></ul></li><li>▪ Proyectos para la mejora de infraestructuras ferroviarias relacionados con la implantación de ancho estándar (UIC) en terminales ferroviarias y puntos de carga existentes:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: si las inversiones resultan en una pérdida de competitividad (medida en operaciones de trenes y toneladas netas al año).</li><li>▪ 2 puntos: si las inversiones mantienen el número de trenes operando o las toneladas netas al año.</li><li>▪ 3 puntos: si las inversiones resultan en un incremento del 10% en operaciones de trenes o las toneladas netas al año.</li></ul></li><li>▪ Proyectos para la mejora de infraestructuras ferroviarias en terminales ferroviarias y puntos de carga existentes:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: Si las inversiones realizadas resultan en un descenso o mantenimiento del número de trenes operados o las toneladas netas al año.</li><li>▪ 3 puntos: Si las inversiones resultan en un incremento del 10% en operaciones de trenes o las toneladas netas al año.</li></ul></li></ul> <p>Las propuestas que incluyan más de un tipo de proyecto podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 5 puntos.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ I3: Efecto tractor de la inversión</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio</li></ul>
--	---





	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: <math>B/C &lt; 1</math> (no elegible)</li><li>▪ 1,25 puntos: <math>1 \leq B/C &lt; 1,5</math></li><li>▪ 2,5 puntos: <math>B/C \geq 1,5</math></li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: <math>RDF &lt; 20\%</math> o <math>RDF &gt; 45\%</math></li><li>▪ 5 puntos: <math>20\% \leq RDF \leq 45\%</math></li></ul></li></ul> <p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p>
--	---



Línea de Actuación 4. Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado	
M7. Construcción y mejora de zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como la provisión de servicios de información.	
Proyectos financiables	<ul style="list-style-type: none"><li>Obras para el desarrollo de nuevas zonas de estacionamiento seguras y protegidas (ZESP) en la Red de Carreteras del Estado (RCE), de conformidad con el Reglamento Europeo de Estacionamiento (UE) 885/2013, el Reglamento Delegado (UE) 2022/2012 sobre niveles de servicio y niveles de seguridad de ZESP, así como los procesos de certificación, y la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes (ITS) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, y la comunicación de seguridad SRTI y RTTI.</li><li>Obras para mejorar la seguridad y protección de las áreas de estacionamiento en carreteras existentes y para optimizar el uso de la red ZESP existente en la RCE, de acuerdo con el Reglamento Europeo de Estacionamiento (UE) 885/2013, el Reglamento Delegado (UE) 2022/2012 sobre niveles de servicio y niveles de seguridad de ZESP, así como los procesos de certificación, y la Directiva 2010/40/UE, así como comunicaciones de seguridad SRTI (Safety-Related Traffic Information) y RTTI (Real-Time Traffic Information).</li><li>Obras o actuaciones en aparcamientos existentes en la RCE destinadas a la adecuación a los requisitos reglamentarios para su conversión en zonas de estacionamiento seguras y protegidas, de acuerdo con el Reglamento Europeo de Estacionamiento (UE) 885/2013, el Reglamento Delegado (UE) 2022/2012 sobre niveles de servicio y niveles de seguridad de ZESP, así como los procesos de certificación, y la Directiva 2010/40/UE, así como comunicaciones de seguridad SRTI (Safety-Related Traffic Information) y RTTI (Real-Time Traffic Information).</li></ul>
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	<ul style="list-style-type: none"><li>No se establecen requisitos adicionales para esta medida.</li></ul>
Costes subvencionables	<ul style="list-style-type: none"><li>Costes de obras o proyectos relacionados con el desarrollo y mejora de la seguridad y protección en las zonas de estacionamiento seguras y protegidas de acuerdo con el marco jurídico europeo vigente (se incluyen los costes correspondientes a la mano de obra).<ul style="list-style-type: none"><li>Proyectos relacionados con la construcción de una ZESP: diseño arquitectónico de la entrada y salida (flujo de tráfico, tamaño de camiones y transportes de cargas pesadas), y diseño de la parcela que permite el paso seguro de peatones).</li><li>Proyectos y obras relacionados con las instalaciones técnicas ofrecidas en una ZESP (por ejemplo, cámaras de seguridad, vigilancia 24 horas, diseño de sistemas de iluminación, vallado, vigilancia en tiempo real, sistemas de conexión eléctrica para camiones frigoríficos etc.).</li><li>Proyectos para la mejora del nivel de seguridad y los niveles de servicio de ZESP para cumplir con los requisitos reglamentarios.</li><li>Proyectos para la certificación y gestión de ajustes de normativa.</li></ul></li><li>Costes de obras destinadas a optimizar el uso de las áreas de estacionamiento existentes para camiones y vehículos comerciales, incluyendo la recopilación, procesamiento y difusión de la información de estacionamiento (se incluyen los costes correspondientes a la mano de obra).<ul style="list-style-type: none"><li>Instalación de un sistema de gestión de aparcamiento integrado.</li><li>Desarrollo de soluciones ITS, como aplicaciones o sistemas de prerreserva, transmisión de datos en tiempo real para asegurar la información (entradas, salidas, reservas, ocupación, etc.).</li></ul></li></ul>



Intensidad subvención sobre costes subvencionables <sup>4</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 40%</li><li>▪ En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit</li><li>▪ En ningún caso la subvención excederá de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión.</li><li>▪ Los costes totales subvencionables no podrán superar los 10.000.000 € por proyecto, en el marco de esta medida.</li></ul>													
Importe mínimo de subvención por proyecto	100.000 €													
Costes de referencia	<table><tr><th>Proyecto</th><th>Coste de referencia</th></tr><tr><td>Construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras y protegidas y con IT, en cumplimiento de la normativa europea</td><td>25.000 € - 30.000 €/ plaza de aparcamiento</td></tr><tr><td>Mejora o acondicionamiento de aparcamientos existentes para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento delegado 2022/1012, incluyendo:<ul style="list-style-type: none"><li>• Cerramiento perimetral o mejora de este.</li><li>• Mejora de la iluminación o cambio a sistemas más eficientes en cuanto a consumo energético (LED)</li><li>• Implantación o mejora de los sistemas de control de acceso tanto de vehículos como de personas</li><li>• Implantación o mejora de los sistemas de seguridad y CCTV</li><li>• Mejora de la señalización horizontal/vertical</li><li>• Implantación de elementos para evitar daños involuntarios a las barreras perimetrales o los elementos interiores</li><li>• Trabajos auxiliares de reparación/mejora de la pavimentación del aparcamiento o asociados a los trabajos de los otros puntos</li></ul></td><td>2.950 €/ plaza de aparcamiento</td></tr><tr><td>Implantación o mejora de los sistemas de control de acceso tanto de vehículos como de personas para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012</td><td>1.900 €/ plaza de aparcamiento, con un máximo de hasta 250.000 €</td></tr><tr><td>Implantación de instalaciones de suministro eléctrico disponibles in-situ para los vehículos refrigerados de transporte por carretera, para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012</td><td>5.000 €/ plaza de aparcamiento</td></tr><tr><td>Implantación, renovación o mejora de los servicios básicos disponibles para los conductores, para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012</td><td>1.000 €/ m<sup>2</sup></td></tr></table>	Proyecto	Coste de referencia	Construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras y protegidas y con IT, en cumplimiento de la normativa europea	25.000 € - 30.000 €/ plaza de aparcamiento	Mejora o acondicionamiento de aparcamientos existentes para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento delegado 2022/1012, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"><li>• Cerramiento perimetral o mejora de este.</li><li>• Mejora de la iluminación o cambio a sistemas más eficientes en cuanto a consumo energético (LED)</li><li>• Implantación o mejora de los sistemas de control de acceso tanto de vehículos como de personas</li><li>• Implantación o mejora de los sistemas de seguridad y CCTV</li><li>• Mejora de la señalización horizontal/vertical</li><li>• Implantación de elementos para evitar daños involuntarios a las barreras perimetrales o los elementos interiores</li><li>• Trabajos auxiliares de reparación/mejora de la pavimentación del aparcamiento o asociados a los trabajos de los otros puntos</li></ul>	2.950 €/ plaza de aparcamiento	Implantación o mejora de los sistemas de control de acceso tanto de vehículos como de personas para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012	1.900 €/ plaza de aparcamiento, con un máximo de hasta 250.000 €	Implantación de instalaciones de suministro eléctrico disponibles in-situ para los vehículos refrigerados de transporte por carretera, para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012	5.000 €/ plaza de aparcamiento	Implantación, renovación o mejora de los servicios básicos disponibles para los conductores, para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012	1.000 €/ m <sup>2</sup>	
	Proyecto	Coste de referencia												
	Construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras y protegidas y con IT, en cumplimiento de la normativa europea	25.000 € - 30.000 €/ plaza de aparcamiento												
	Mejora o acondicionamiento de aparcamientos existentes para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento delegado 2022/1012, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"><li>• Cerramiento perimetral o mejora de este.</li><li>• Mejora de la iluminación o cambio a sistemas más eficientes en cuanto a consumo energético (LED)</li><li>• Implantación o mejora de los sistemas de control de acceso tanto de vehículos como de personas</li><li>• Implantación o mejora de los sistemas de seguridad y CCTV</li><li>• Mejora de la señalización horizontal/vertical</li><li>• Implantación de elementos para evitar daños involuntarios a las barreras perimetrales o los elementos interiores</li><li>• Trabajos auxiliares de reparación/mejora de la pavimentación del aparcamiento o asociados a los trabajos de los otros puntos</li></ul>	2.950 €/ plaza de aparcamiento												
	Implantación o mejora de los sistemas de control de acceso tanto de vehículos como de personas para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012	1.900 €/ plaza de aparcamiento, con un máximo de hasta 250.000 €												
	Implantación de instalaciones de suministro eléctrico disponibles in-situ para los vehículos refrigerados de transporte por carretera, para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012	5.000 €/ plaza de aparcamiento												
	Implantación, renovación o mejora de los servicios básicos disponibles para los conductores, para su adecuación a los criterios establecidos por el Reglamento Delegado 2022/1012	1.000 €/ m <sup>2</sup>												
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ La infraestructura debe ser accesible para todos los usuarios interesados de forma abierta, transparente y no discriminatoria, y a precios de mercado.</li><li>▪ Será necesario tener iniciada la fase de obtención de la certificación para considerar finalizada la actuación.</li></ul>													

<sup>4</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.





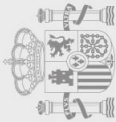
<b>Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado climático</li></ul>
<b>Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado digital</li></ul>
<b>Singularidades del criterio de Impacto para esta medida</b>	
<b>Impacto</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector.  Número de plazas disponibles:<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: hasta 50 plazas de aparcamiento</li><li>2 puntos: entre 50 y 100 plazas de aparcamiento</li><li>4 puntos: más de 100 plazas de aparcamiento</li><li>+2 puntos adicionales: Adecuación de infraestructuras existentes</li></ul><p>Se considerarán las solicitudes con mayor impacto en el sector aquellas cuyas actuaciones tengan lugar en el ámbito de la Red Básica de la Red Transeuropea de Carreteras del Estado, además de las que proporcionen un mayor número de plazas de aparcamiento, o las que formen parte de un plan estratégico de aparcamientos.</p><p>Adicionalmente, en función del nivel de seguridad de la ZESP, se sumarán los siguientes puntos:</p><ul style="list-style-type: none"><li>1 punto adicional: Nivel Plata</li><li>2,5 puntos adicionales: Nivel Oro</li><li>4 puntos adicionales: Nivel Platino</li></ul><p>Las inversiones para la mejora de servicios existentes y adaptación de aparcamientos existentes a los requisitos reglamentarios serán priorizadas sobre las inversiones para la construcción de nuevas infraestructuras.</p><p>En las solicitudes que incluyan actuaciones en varios aparcamientos se asignarán los puntos en base a las siguientes directrices:</p><ul style="list-style-type: none"><li>Nº de plazas: Se considerará la suma de plazas de todos los aparcamientos incluidos en la solicitud</li><li>Adecuación de infraestructuras: Se asignarán los 2 puntos cuando al menos el 25% de las plazas de la solicitud pertenezcan a aparcamientos ya existentes</li><li>Nivel de seguridad: Se asignarán los puntos mediante una media ponderada según el número de plazas de aparcamiento.</li></ul></li><li>I2: Demanda atendida por el solicitante.<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: IMD pesados &lt; 500 vehículos</li><li>2 puntos: 500 ≤ IMD pesados &lt; 1.200 vehículos</li><li>3 puntos 1.200 ≤ IMD pesados &lt; 3.000 vehículos</li><li>4 puntos: IMD pesados ≥ 3.000 vehículos</li><li>1 punto adicional: si no existe otra ZESP en una distancia de 50 km</li></ul></li></ul>







	<p>En las solicitudes que incluyan actuaciones en varios aparcamientos se asignarán los puntos en base a las siguientes directrices:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ IMD: Se considerará la suma de las IMD de todos los aparcamientos presentes en la solicitud.</li><li>▪ El punto adicional por la no existencia de un SSTPA en una distancia de 50 km se asignará si al menos uno de los aparcamientos cumple la condición.</li><li>▪ I3: Efecto tractor de la inversión.</li><li>▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: <math>B/C &lt; 1</math> (no elegible)</li><li>▪ 1,25 puntos: <math>1 \leq B/C &lt; 1,5</math></li><li>▪ 2,5 puntos: <math>B/C &gt; 1,5</math></li></ul></li><li>▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 0 puntos: <math>RDF &lt; 20\%</math> o <math>RDF &gt; 45\%</math></li><li>▪ 5 puntos: <math>20\% \leq RDF \leq 45\%</math></li></ul></li></ul> <p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p>
--	---





**M8. Sistemas Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.**

**Proyectos financiables**

- Tipo 1: Proyectos relacionados con ITS (Sistemas de transporte inteligente) y C-ITS (Sistemas cooperativos de transporte inteligente).
  - Proyectos relacionados con el control digital y automático de las siguientes instalaciones ITS de túnel:
    - Sistema de control de iluminación
    - Sistema de control automático de ventilación y estratificación de humos a partir de la monitorización de los detectores de condiciones atmosféricas y contaminación, tanto en el interior del túnel como en los portales
    - Sistema de control automático de salidas de emergencia y evacuación.
    - Sistema de detección de incidentes (DAI)
    - Sistema de control de detección de incendios
    - Sistema de control automático de teléfonos de emergencia
    - Sistema de control de barreras de acceso
    - Sistema de control de circuito cerrado de televisión (CCTV)
    - Digitalización y control del sistema de mensajes variables
    - Sistema de control de megafonía y alarma por voz
    - Sistemas de radiocomunicación de emergencia
    - Integración de sistemas SCADA's existentes
    - Sistema de monitorización de condiciones atmosféricas a través de las estaciones meteorológicas (lluvia, niebla, hielo, temperatura, etc.)
    - Sistema de detección automático de incidentes (DAI)
    - Sistema de control automático de teléfonos de emergencia
    - Sistema de control de circuito cerrado de televisión (CCTV)
    - Digitalización y control del sistema de mensajes variables
    - Sistema de contadores de Tráfico
  - Proyectos de implantación de sistemas de control inteligente de iluminación y/o de sistemas de gestión de consumo energético, para mejorar la eficiencia energética de las carreteras.
  - Proyectos para hacer más interoperable la red nacional de transporte de acuerdo con la normativa europea (Directiva UE 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte), que repercute positivamente en la eficiencia del transporte, el control del tráfico y la seguridad vial mediante servicios C-ITS. Serán elegibles los siguientes proyectos:
    - Proyectos que extiendan el proyecto C-Roads.
    - Proyectos que implementan estándares europeos como DATEX II para conectar centros de control y operación y/o lograr interoperabilidad en transferencia de información de tráfico o de la infraestructura.
- Tipo 2: Proyectos relacionados con la seguridad en la operación y mantenimiento de carreteras.
  - Proyectos de mejora de la seguridad en las tareas de operación y mantenimiento vial mediante el seguimiento y digitalización de los procesos de obra y el estado de la infraestructura, a través de la implementación de nuevas tecnologías. Los proyectos bajo este objetivo llevarán asociadas una o varias de las siguientes acciones:





	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Monitorización del estado de la infraestructura y de las instalaciones viales mediante el uso de tecnologías digitales de auscultación incluidos los drones o RPAS (Remote Piloted Aircraft System).</li><li>▪ Monitorización digital y automática de la salud y posicionamiento de los trabajadores en las carreteras a través de wearables u otros dispositivos con tecnología GPS instalada en los chalecos reflectantes.</li><li>▪ Digitalización y control de vehículos o maquinaria de mantenimiento para obtener información sobre posicionamiento y parámetros del motor y permitir la operación remota.</li><li>▪ Automatización de operaciones, como la colocación y remoción de conos por equipos automáticos y automatización de activos con fines de mantenimiento.</li><li>▪ Sistemas digitales y de control automático e inteligente para alertar a los conductores sobre la presencia de equipos de mantenimiento en la vía o peligros en las carreteras, utilizando IoT (Internet of Things), IA (Inteligencia Artificial) o conos inteligentes para delimitar áreas de trabajo.</li><li>▪ Sistema de detección automática y notificación de la presencia de animales en la vía mediante cámaras térmicas u otro tipo de tecnología.</li><li>▪ Digitalización y control automático de operaciones de mantenimiento mediante el uso de tecnología robótica y control remoto para minimizar riesgos en la vía.</li></ul>
<b>Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Empresas de conservación y explotación de carreteras.</li><li>▪ Empresas concesionarias de autopistas de peaje y de las autovías de primera generación.</li><li>▪ Empresas concesionarias de autovías de primera generación.</li><li>▪ Otras empresas que realicen actividades de mantenimiento, control, auscultación o explotación en la Red de Carreteras del Estado.</li><li>▪ Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos adicionales:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ En el caso de empresas de conservación y explotación: el certificado de inscripción en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público como empresa de conservación y mantenimiento de carreteras clasificada en el grupo O, subgrupo 2, de conformidad con lo establecido con el artículo 37 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el contrato de conservación y explotación vigente.</li><li>▪ En el caso de empresas concesionarias de autopistas de peaje y de autovías de primera generación el contrato de concesión vigente.</li><li>▪ En los demás casos: documento oficial que acredite la vinculación con la Dirección General de Carreteras.</li></ul></li></ul>
<b>Costes subvencionables</b>	<p>Los costes subvencionables asociados a los proyectos elegibles se detallan a continuación desglosados por categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diseño: coste de estudios y proyectos para analizar, diseñar y desarrollar la ingeniería de detalle relacionada con la implementación de los siguientes proyectos:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Proyectos de sistemas ITS en túneles para adaptarse a la normativa de seguridad</li><li>▪ Proyectos de sistemas ITS en autopistas en las que están integrados los túneles para conseguir una gestión integrada y coordinada con los sistemas ITS instalados en los túneles</li></ul></li></ul>





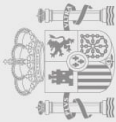
	<ul style="list-style-type: none"><li>Proyectos de control automático e inteligente de sistemas de iluminación, tanto en túneles como en autopistas.</li><li>Proyectos de despliegue del proyecto C-Roads (proyecto CEF) en otras carreteras estatales</li><li>Proyectos para hacer más interoperable la red nacional de transporte relacionada con la transferencia de información de tráfico, mediante la implementación de las interfaces necesarias para conectar centros de control bajo estándares europeos</li><li>Proyectos para mejorar la seguridad en la operación y mantenimiento de carreteras mediante el control automático y la digitalización de los procesos y tareas, utilizando nuevas tecnologías.</li></ul> <p>▪ Material - Hardware: coste de los equipos necesarios para implementar los proyectos detallados a continuación, así como el alquiler de maquinaria necesaria para su instalación, tales como grúas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Relacionado con proyectos de implementación de sistemas ITS para adecuación a normativa de seguridad en túneles, sistemas ITS en autopistas para conseguir la gestión integrada y coordinada con los sistemas de túneles y sistemas de control inteligente de iluminación, se considerarán costes subvencionables los equipos que forman parte de cada sistema ITS instalado, así como los equipos específicos para instalar el control automático e inteligente de los sistemas de iluminación.</li><li>En lo que respecta al despliegue del proyecto C-Roads, los costes subvencionables serán la unidad de carretera (RSU), unidad embarcada en vehículo (OBU), paneles de mensajes variables (PMV), contadores de tráfico, antenas GPS, PLCs, etc.</li><li>Relativo a los proyectos de mejora de la seguridad en las operaciones viales y los procedimientos de mantenimiento a través de la digitalización, control y monitorización, se considerarán costes subvencionables equipos como Drones o RPAS, wearables, antenas GPS, sensores IoT y todos los dispositivos instalados necesarios para la monitorización de carreteras, vehículos y maquinaria.</li><li>Por último, serán subvencionables los costes de los elementos necesarios para el funcionamiento de los equipos específicos, anteriormente mencionados, de cada proyecto como son el cableado, los sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI) o paneles solares, según donde se localicen los equipos, los cabinets y los equipos de comunicaciones (router, hub, patch panel, etc.).</li></ul> <p>▪ Material - Software: coste del software necesario para integrar cada sistema de cada proyecto individual en la plataforma operativa existente, su parametrización y su configuración, así como las aplicaciones software de prueba y puesta en marcha y las licencias necesarias para la implementación de los proyectos.</p> <p>▪ Dirección de obra: Coste de la dirección y gestión de obra de cada proyecto financiable bajo esta medida.</p> <p>Serán también elegibles los costes de mano de obra necesarios para la instalación e integración de todos los sistemas mencionados y el material especificado como subvencionable, sea hardware o software.</p>
--	---





Intensidad subvención sobre costes subvencionables <sup>5</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>30% para obras e instalaciones</li><li>50% para estudios</li><li>En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit</li></ul>	
Importe mínimo de subvención por proyecto	<ul style="list-style-type: none"><li>100.000 euros</li></ul>	
Costes de referencia	La referencia de los costes según la tipología de proyectos serán los siguientes:	
	Proyecto	Coste de referencia
	Adecuación de túneles a la normativa de seguridad Real Decreto 635/2006	1.200.000 € / 1km de túnel
	Servicios ITS para conseguir una gestión integrada y coordinada con sistemas instalados en túneles	900.000 € / 100km de autovía/autopista
	Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación	250.000 € / 100km de autovía/autopista
	Implantación de sistemas de control inteligente de iluminación en túneles	150.000 € / 1km de túnel
	Interoperabilidad de la red de transporte nacional por C-ITS	950.000 € / 100km de autovía/autopista
Criterios específicos de elegibilidad	<ul style="list-style-type: none"><li>Las inversiones objeto de este régimen de ayudas estarán destinadas a la prestación de servicios y ejecución de proyectos en las autopistas de peaje en régimen de concesión y/o las autovías, en ambos casos de la Red de Carreteras del Estado (RCE) ). Los proyectos de tipo 1, relacionados con ITS (Sistemas de transporte inteligente) y C-ITS (Sistemas cooperativos de transporte inteligente) estarán destinados a empresas de Explotación y Mantenimiento de Autovías de 1ª Generación y empresas concesionarias de autopistas de peaje de la RCE.</li></ul>	
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado climático</li></ul>	
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>063. Digitalización del transporte: carretera</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Porcentaje de contribución a objetivos digitales (%)</li></ul>
		<ul style="list-style-type: none"><li>100%</li></ul>

<sup>5</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado





Singularidades del criterio de Impacto para esta medida

Singularidades del criterio de Impacto para esta medida

- I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector  
  
La puntuación máxima obtenida en este criterio será 10 puntos.  
  
En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado a cada tipología de proyecto, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio.
  - Para proyectos relacionados con ITS (Sistemas de transporte inteligente) y C-ITS (Sistemas cooperativos de transporte inteligente).
    - 0 puntos: < 10% de reducción del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética
    - 1 punto: 10% ≤ reducción del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética < 20%
    - 2 puntos: ≥ 20% de reducción del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética
  - Para proyectos en túneles:
    - 2 puntos: = 1 túnel para instalar
    - 4 puntos: 2 ≤ túnel para instalar ≤ 3
    - 6 puntos: > 3 túneles para instalar
    - + 2 puntos adicionales para propuestas con algún túnel superior a 1.000 metros.
  - Para proyectos a cielo abierto:
    - 0 puntos: < 5 km para instalar
    - 4 puntos: 5 ≤ km para instalar < 100
    - 8 puntos: ≥ 100 km para instalar.
  - Para proyectos relacionados con la seguridad en la operación y mantenimiento de carreteras.
    - 0 puntos: aplicación en autopista < 5 km
    - 4 puntos: 5 km ≤ aplicación en autopista < 100 km
    - 8 puntos: aplicación en autopista ≥ 100 km
    - +1 puntos: 1 ≤ tecnologías implementadas ≤ 3
    - +2 puntos: tecnologías implementadas > 3El número de tecnologías implementadas se refiere a cada una de las acciones indicadas en los proyectos del grupo 2 descritos en la sección “Proyectos financiados”.
- I2: Satisfacción de la demanda del solicitante
  - 0 puntos: IMD < 5.000 vehículos
  - 2,5 puntos: 5.000 ≤ IMD <10.000 vehículos
  - 5 puntos: IMD ≥ 10.000
  - IMD corresponde al tráfico diario promedio medido en la sección del proyecto.  
En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado a







	<p>cada tipología de proyecto, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>I3: Efecto tractor de la inversión<ul style="list-style-type: none"><li>Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>B/C &lt; 1</math> (no elegible)</li><li>1,25 puntos: <math>1 \leq B/C &lt; 1,5</math></li><li>2,5 puntos: <math>B/C \geq 1,5</math></li></ul></li><li>Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>Si la intensidad máxima es del 30%:<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>RDF &lt; 15\%</math> o <math>RDF &gt; 35\%</math></li><li>5 puntos: <math>15\% \leq RDF \leq 35\%</math></li></ul></li><li>Si la intensidad máxima es del 50%:<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>RDF &lt; 25\%</math> o <math>RDF &gt; 55\%</math></li><li>5 puntos: <math>25\% \leq RDF \leq 55\%</math></li></ul></li></ul></li></ul><p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p></li></ul>
--	--



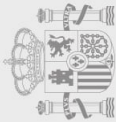
M9: Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras.	
Proyectos financiables	<ul style="list-style-type: none"><li>La creación de una red nacional de infraestructuras de repostaje que suministren hidrógeno renovable a vehículos con fines de transporte accesibles al público, con el fin de reducir la contaminación atmosférica por vehículos pesados.</li></ul>
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	<ul style="list-style-type: none"><li>No se establecen requisitos adicionales para esta medida.</li></ul>
Costes subvencionables	<ul style="list-style-type: none"><li>Los costes subvencionables serán los relacionados con la construcción, instalación o mejora de la infraestructura de repostaje de hidrógeno renovable para vehículos pesados, incluyendo obra civil, instalaciones y equipamiento. Solo puede incluir costos relacionados con:<ul style="list-style-type: none"><li>Documentación del proyecto para recibir un permiso de construcción.</li><li>Adecuación de terrenos exclusivamente para el despliegue de estaciones de recarga / reabastecimiento de combustible.</li><li>Adecuación de las vías de acceso a las estaciones de recarga / repostaje (si es necesario).</li><li>Construcción de la utilidad necesaria para el despliegue de estaciones de recarga / repostaje (conexión de electricidad / gas).</li><li>Construcción de estaciones de hidrógeno.</li><li>Compra de estaciones de recarga o repostaje y su instalación.</li><li>Compra de sistemas de comunicación / pago de TI (tecnologías de la información) necesarios para el funcionamiento de las estaciones de recarga / repostaje (si no se incluyen en la construcción de las estaciones de recarga / repostaje).</li><li>Sumas globales de tasas administrativas relacionadas con la instalación de estaciones de recarga / reabastecimiento de combustible.</li></ul></li><li>Se excluyen los costes de las unidades locales de producción de hidrógeno.</li></ul>
Intensidad subvención sobre costes subvencionables <sup>6</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>40% para instalaciones de almacenamiento y suministro de hidrógeno renovable.</li><li>La subvención concedida a un beneficiario no excederá del 40% del presupuesto total de la medida.</li><li>En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit</li></ul>
Importe mínimo de subvención por proyecto	<ul style="list-style-type: none"><li>500.000€</li></ul>
Criterios específicos de elegibilidad	<ul style="list-style-type: none"><li>Esta medida 9 responde a la necesidad de incentivar el uso progresivo de combustibles alternativos con vistas a una progresiva conversión del sector del transporte en España a hidrógeno renovable.</li><li>Los nuevos puntos de venta se construirán para suministrar hidrógeno renovable.</li><li>Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para explotar las infraestructuras de recarga o repostaje objeto de la ayuda se realizará sobre una base competitiva, transparente y no discriminatoria, teniendo debidamente en cuenta las normas de contratación pública aplicables.</li></ul>

<sup>6</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.





	<ul style="list-style-type: none"><li>Las ayudas previstas en la presente medida solo se concederán para la construcción, instalación o mejora de infraestructuras de recarga o repostaje accesibles al público y que proporcionen acceso no discriminatorio a los usuarios, también en relación con las tarifas, los métodos de autenticación y pago y otras condiciones de uso.</li></ul>
<b>Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado climático</li></ul>
<b>Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado digital</li></ul>
<b>Singularidades del criterio de Impacto para esta medida</b>	
<b>Impacto</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector<ul style="list-style-type: none"><li>5 puntos: 1 nuevo punto de repostaje de hidrógeno renovable</li><li>10 puntos: ≥ 2 nuevo punto de repostaje de hidrógeno renovable</li></ul></li><li>I2: Satisfacción de la demanda del solicitante<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: IMD pesados &lt; 500 vehículos</li><li>2 puntos: 500 ≤ IMD pesados &lt; 1.200 vehículos</li><li>3 puntos 1.200 ≤ IMD pesados &lt; 3.000 vehículos</li><li>4 puntos: IMD pesados ≥ 3.000 vehículos</li><li>1 punto adicional: si no hay ninguna instalación similar en una distancia de 50 km.</li><li>Las propuestas que incluyan más de un punto de repostaje podrán sumar los puntos correspondientes hasta un máximo de 5 puntos.</li></ul></li><li>I3: Efecto tractor de la inversión<ul style="list-style-type: none"><li>Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: B/C &lt; 1 (no elegible)</li><li>1,25 puntos: 1 ≤ B/C &lt; 1,5</li><li>2,5 puntos: B/C ≥ 1,5</li></ul></li><li>Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: RDF &lt; 20% o RDF &gt; 45%</li><li>5 puntos: 20% ≤ RDF ≤ 45%</li></ul></li></ul></li></ul> <p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán “0” puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p>





M10: Proyectos de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores	
Proyectos financiables	<ul style="list-style-type: none"><li>Proyectos de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para producir pavimentos sostenibles bajo alguna de las siguientes técnicas:<ul style="list-style-type: none"><li>mediante la reutilización de capas de firmes y pavimentos bituminosos (RA) en tasas superiores al 15% en caliente, semicaliente o en frío.</li><li>mediante el descenso de las temperaturas de mezclas bituminosas calientes (m.b.c.) por espumación u otros medios</li><li>mediante actuaciones para reducir la huella de carbono durante el proceso de fabricación y puesta en obra</li><li>mediante el empleo de mezclas bituminosas o tratamientos superficiales fabricados con emulsión a temperatura ambiente o templada</li></ul></li></ul>
Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario	<ul style="list-style-type: none"><li>Empresas contratistas de conservación y construcción de carreteras.</li><li>Documentación para acreditar condición de beneficiario:<ul style="list-style-type: none"><li>En el caso de empresas contratistas de conservación de carreteras: el certificado de inscripción en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público como empresa de conservación y mantenimiento de carreteras clasificada en el grupo O, subgrupo 2, de conformidad con lo establecido con el artículo 37 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el contrato de explotación y mantenimiento vigente.</li><li>En el caso de empresas contratistas de construcción de carreteras: el certificado de inscripción en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público como empresa contratistas de obras clasificada en el grupo G, subgrupo 1 o subgrupo 4, de conformidad con lo establecido con el artículo 25 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.</li></ul></li></ul>
Costes subvencionables	<ul style="list-style-type: none"><li>Costes de inversión para la adquisición o adecuación de equipos para la producción de pavimentos sostenibles bajo las técnicas anteriormente descritas:<ul style="list-style-type: none"><li>Equipos mecánicos complementarios en instalaciones de fabricación de mezclas bituminosas en caliente o semicaliente con reutilización de pavimento (RAP) en tasas superiores al 15% (Ejemplo: fresadoras, silos de almacenamiento de áridos, silos de pesaje, equipos pretratadores, preclasificadoras, cribas, dispositivos de introducción del RAP al mezclador, tolvas de alimentación dosificadoras, tambores dosificación RAP, secadoras, cisternas.)</li><li>Equipos de reciclado in situ de pavimentos bituminosos en frío (Ejemplo: máquinas recicladoras en frío, compactadores de neumáticos de 35 t., camiones cisterna para reciclado in situ con emulsión y con agua.</li><li>Equipos de espumación de betún u otros sistemas para la reducción de la temperatura de fabricación de las mezclas bituminosas.</li><li>Equipos para la mejora de la eficiencia energética de los procesos de fabricación de pavimentos sostenibles siempre que sean equipos presentes en una planta de producción de pavimentos sostenibles: Sistemas de aislamiento térmico, sistemas de calentamiento eléctrico, sistemas de recuperación de calor de gases de combustión de caldera, quemadores multicomcombustible de alta eficiencia, cambio de parques de ligantes calentados por caldera de aceite térmico a parque de ligantes eléctrico, techados tolvas en frío y carenado de cintas para reducción de polvo y reducción de humedad en épocas de lluvia, incorporación de variadores en los sistemas de arranque de equipos eléctricos para</li></ul></li></ul>





	<p>reducción de consumos eléctricos, silos en caliente para almacenamiento de mezclas asfálticas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Equipos para la puesta en obra de pavimentos sostenibles como sistemas de transporte con bajas pérdidas térmicas, sistemas de compactación inteligente, sistemas de control termográfico.</li><li>Mezcladoras móviles autopropulsadas para la fabricación y extendido de microaglomerados en frío.</li><li>Gravilladoras automatizadas para la ejecución de tratamientos superficiales mediante riegos con gravilla.</li><li>Equipos necesarios para la adecuación de instalaciones de fabricación de mezclas asfálticas en caliente a mezclas con emulsión (mezclas abiertas en frío, gravaemulsión, reciclado en frío en central, mezclas templadas, etc.) (Ejemplo: tanque de almacenamiento de emulsión, circuito específico para la emulsión, bomba para la emulsión, báscula específica para la emulsión, sistema de extracción de vapores para mezclas templadas).</li></ul>	
Intensidad subvención sobre costes subvencionables <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>40%.</li><li>En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit</li></ul>	
Importe mínimo de subvención por proyecto	<ul style="list-style-type: none"><li>60.000€</li></ul>	
Costes de referencia	Proyecto	Coste de referencia
	1.Adquisición o adecuación de equipos mecánicos complementarios en instalaciones de fabricación de mezclas bituminosas con reutilización de pavimento superior en tasas superiores al 15%.	<p>Varios precios en función del equipo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Equipos para el tratamiento y clasificación del asfalto recuperado antes de su incorporación al proceso (Desfragmentador: 450.000-600.000 €)</li><li>Dispositivos necesarios para incorporar el material reciclado de forma homogénea y en la cantidad especificada en cada caso, como por ejemplo sistemas de control gravimétrico de adición de asfalto recuperado al mezclador (incluidas tolvas, cintas transportadoras, controles): 300.000 €</li><li>Doble tambor en planta de reciclado con capacidad de alcanzar tasas del 70-90%: 2.000.000€</li><li>Tambor secador con capacidad de incorporar hasta un 40-50% de RA: 1.000.000 €</li><li>Instalaciones para reducir la humedad de acopios de áridos y de asfalto recuperado: 70.000 € por acopio</li><li>Sistemas de incorporación de aditivos líquidos rejuvenecedores del betún del asfalto recuperado (RA): 60.000 €</li></ul>
	2.Adquisición o adecuación de equipos de reciclado in situ de pavimentos bituminosos en frío.	<ul style="list-style-type: none"><li>Equipos de reciclado in situ: 1.250.000 €<ul style="list-style-type: none"><li>Recicladora convencional: 190.000 €</li><li>Compactador de neumáticos</li><li>Camión cisterna para in situ con emulsión y agua: 300.000€)</li></ul></li></ul>
	3. Equipos para la reducción de la	<ul style="list-style-type: none"><li>Equipos de espumación de betún para la reducción de la temperatura de fabricación de las m.b.c.: 60.000€</li></ul>

<sup>7</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.





	temperatura de fabricación de mezclas en caliente.	- Equipos para la incorporación de aditivos líquidos que permitan la reducción de la temperatura de las mezclas: 60.000€	
	4. Equipos para la mejora de la eficiencia energética de los procesos de fabricación de pavimentos sostenibles	▪ Silos en caliente de almacenamiento de mezclas asfálticas para reducir el número de arrancadas y paradas de las plantas asfálticas: 350.000 € ▪ -Quemadores multicomcombustible de alta eficiencia para las plantas asfálticas únicos a sistemas de control y almacenamiento del consumo de combustible en tiempo real: 100.000 €	
	5. Equipos para la mejora de la eficiencia energética de los procesos de puesta en obra de pavimentos sostenibles	▪ Sistemas de transporte de mezcla bituminosa en elementos de transporte altamente calorifugados con bajas pérdidas y mínima segregación térmica para garantizar una mayor durabilidad de la mezcla: 95.000 € ▪ Sistemas de compactación inteligentes mínimo dos unidades: 70.000 € ▪ Sistemas de control termográfico mínimo dos unidades: 80.000 €	
	6. Equipos para el extendido de mezclas bituminosas, gravas tratadas o tratamientos superficiales con emulsión (a temperatura ambiente o templada)	▪ Equipos para la ejecución de microaglomerados en frío: 430.000 € ▪ Equipos para la ejecución de riegos con gravilla: 250.000 – 600.000 € ▪ -Equipos para la adaptación para la fabricación de mezclas con emulsión: ▪ “Kit” para mezclas en frío: 160.000 € ▪ “Kit” para mezclas templadas (en frío más extractor): 220.000 €	
Criterios específicos de elegibilidad	▪ Únicamente serán subvencionables las inversiones para la renovación o adecuación de medios y maquinaria que se vayan a aplicar a la actividad de producción e implantación de pavimentos sostenibles. ▪ Serán subvencionables la totalidad de los costes de la inversión en renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles cuando puedan identificarse como inversión separada, por ejemplo, como componente añadido, fácilmente identificable, a una instalación ya existente. ▪ En los demás casos, será subvencionable la diferencia entre los costes de la inversión en renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles y una inversión similar, menos respetuosa con el medio ambiente, que se habría podido realizar de forma creíble sin la subvención.		
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ 048- Medidas de calidad del aire y reducción del ruido	▪ Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%)	▪ Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%)
		40%	100%
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	▪ No dispone de etiquetado digital		

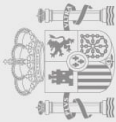








	<ul style="list-style-type: none"><li>I3: Efecto tractor de la inversión (hasta 7,5 puntos)<ul style="list-style-type: none"><li>Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>B/C &lt; 1</math> (no elegible)</li><li>1,25 puntos: <math>1 &lt; B/C &lt; 1,5</math></li><li>2,5 puntos: <math>B/C &gt; 1,5</math></li></ul></li><li>Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>RDF &lt; 20\%</math> o <math>RDF &gt; 45\%</math></li><li>5 puntos: <math>20\% \leq RDF \leq 45\%</math></li></ul></li></ul></li></ul> <p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p>
--	--



## Línea de Actuación 5. Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo

### M11: Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos.

<b>Proyectos financiables</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Infraestructuras, instalaciones y equipos de suministro de combustibles en operaciones de bunkering de gas natural licuado (GNL) para almacenamiento y abastecimiento de combustible:<ul style="list-style-type: none"><li>i. Instalaciones de Pipe to Ship (PTS)</li><li>ii. Ship to ship (STS)</li></ul></li><li>b) Tanques de almacenamiento para terminal "Small Scale" para suministro de buques o cisternas destinados a dar suministro de GNL desde muelle a los buques atracados en puertos de interés general.</li><li>c) Suministro eléctrico para OPS / SSE (Onshore Power Supply / Shore Side Electricity). Instalaciones destinadas al suministro de energía eléctrica y desconexión de los motores auxiliares de los buques durante su estancia en puerto, incluyendo infraestructuras, equipos de manipulación de cables eléctricos, canalizaciones, centros de transformación y conversión de frecuencia, bien conectados a la red general eléctrica, o bien a instalaciones de generación eléctrica local con o sin baterías de almacenamiento.</li><li>d) Hidrogeneras y puntos de suministro de hidrógeno destinados a usos portuarios o para suministro a embarcaciones auxiliares del puerto y buques en general.</li><li>e) Proyectos de generación eléctrica local de cero emisiones. Solo serán elegibles aquellos proyectos de generación dentro de zona de servicio portuaria que estén directamente relacionados con el suministro eléctrico a buques.</li><li>f) Proyectos encaminados a una reducción de gases de efecto invernadero mediante la adquisición, para manipulación y transporte de UTI's en el interior del recinto portuario, de vehículos nuevos que estén propulsados por combustibles alternativos (electricidad o hidrógeno) y la infraestructura auxiliar para la alimentación y carga de dichos equipos en caso de equipos eléctricos, incluidos sistemas de cambio de baterías.</li></ul>
<b>Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>En el caso de los proyectos financiables correspondientes a la letra f) del apartado anterior, el solicitante podrá aportar como documentación adicional de su solicitud:<ul style="list-style-type: none"><li>3 ofertas firmadas de distintos proveedores del precio del vehículo que del que se propone la adquisición, admitiéndose ofertas de equipos con una potencia similar, que permitan extraer una referencia de mercado.</li><li>3 ofertas firmadas de distintos proveedores del precio de un vehículo similar en versión diésel (admitiéndose ofertas de equipos con una potencia equivalente).</li></ul></li></ul>
<b>Costes subvencionables</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Infraestructuras, instalaciones y equipos de suministro de combustibles en operaciones de bunkering de GNL para las diferentes operativas:<ul style="list-style-type: none"><li>i. Operativa Pipe to Ship (PTS):<ul style="list-style-type: none"><li>Instalación de almacenamiento de GNL.</li><li>Brazos de carga o mangueras.</li><li>Conectores y sistemas de carga del GNL.</li><li>Tubería desde los depósitos hasta el muelle.</li><li>Otras instalaciones necesarias.</li></ul></li></ul></li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>○ ii. Operativa Ship to Ship (STS): Embarcaciones destinadas al suministro de GNL a buques: Adaptación o adquisición de buques para suministro de GNL, diseñados específicamente para el suministro de este combustible, excluyendo gabarras multipropósito.</li><li>▪ b) Construcción de tanques de almacenamiento para terminal "Small Scale" para suministro de buques o cisternas destinados a dar suministro de GNL desde muelle a los buques atracados en puertos de interés general.</li><li>▪ c) Adaptación o construcción de infraestructuras y sistemas necesarios para el suministro eléctrico a buques durante su estancia en puerto mediante fuentes de energía externas que permitan apagar los motores auxiliares. Estos sistemas pueden consistir en generadores a partir de energía de origen renovable o combustibles alternativos, incluido el GNL, o de manera más habitual en conexiones a la red de distribución del puerto más los equipos para transformación de tensión, convertidores de frecuencia, sistemas de protección y medida, canalizaciones, cajas de conexión en muelle y equipos de manipulación de cables.</li><li>▪ d) Hidrogeneras o puntos de suministro de hidrógeno para usos portuarios o para suministro de embarcaciones auxiliares de puerto y de buques en general:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Instalaciones de generación 'in situ' de hidrógeno renovable incluyendo la conexión a la red eléctrica, electrolizadores, almacenamiento en baja presión, compresores, almacenamiento en alta presión y sistemas de dispensación.</li><li>▪ Instalaciones de recepción y almacenamiento de hidrógeno en baja presión, compresores, almacenamiento en alta presión y sistemas de dispensación.</li></ul></li><li>▪ e) Adaptación o construcción de infraestructuras eléctricas en puerto necesarias para suministro eléctrico a buques:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Conexión a la red eléctrica nacional en altos voltajes (200-100-66 kV) o a la red de distribución en media tensión (66, 25 y 15 kV)</li><li>▪ Subestación y/o centro de transformación local que transforme los voltajes al estándar internacional ISO 80005</li><li>▪ Convertidor de frecuencia ya que, aunque la frecuencia con la que se trabaja en España y Europa es de 50 Hz, muchos buques poseen el estándar americano de 60 Hz.</li><li>▪ Sistema de distribución y canalizaciones de la red para que llegue electricidad a todos los puntos de atraque, con sus respectivos contadores.</li><li>▪ Sistema de izado de cables recomendado para evitar la manipulación de cables (sobre todo de alta tensión), mediante grúas que puedan subir y bajar los cables.</li><li>▪ Cajas de conexiones: pequeñas estructuras instaladas en el muelle a escasos metros del buque, donde se encuentra la toma eléctrica necesaria para la conexión del cable de suministro (un operario las debe abrir para enchufar el cable). Existen cajas verticales y cajas enterradas.</li></ul></li><li>▪ f) Adquisición para manipulación y transporte de UTI's en el interior del recinto portuario, de vehículos nuevos que estén propulsados por combustibles alternativos (electricidad o hidrógeno): manipuladora telescópica, montacargas, apilador de contenedores vacíos, carretilla pórtico (straddle carrier), etc. e infraestructura auxiliar para la alimentación y carga de dichos equipos en caso de equipos eléctricos, incluidos sistemas de cambio de baterías.</li></ul> <p>Será subvencionable la diferencia mínima de coste entre el vehículo nuevo propulsado por combustible alternativo (electricidad o hidrógeno) y su</p>
--	---





	<p>equivalente en versión diésel, calculada con la información aportada por el beneficiario que se especifica en el apartado de Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario, aplicándose posteriormente la intensidad de subvención correspondiente.</p> <p>En caso de no aportarse dicha información, la cantidad máxima con la que se subvencionará cada tipo de vehículo elegible será la especificada en el apartado de Costes de referencia, siempre que el valor reflejado en dicho apartado sea inferior al resultado de aplicar la intensidad de subvención al coste real justificado del vehículo. En caso contrario, la subvención será este último resultado.</p> <p>Aquellos vehículos que incorporen elementos de automatización con costes elegibles de acuerdo con la Medida 13 podrán incorporarlos en su solicitud con cargo a esta Medida 11, considerándose la subvención única para el conjunto del proyecto y aplicándose globalmente la intensidad de subvención que corresponde a esta Medida 11.</p> <p>Quedan excluidos de esta medida: los vehículos de transporte que operen fuera del ámbito portuario ya sean de mercancías o personas, los vehículos que funcionen con propulsión híbrida, y las grúas fijas o pórtico sobre carril.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>En las anteriores actividades podrán estar incluidas:<ul style="list-style-type: none"><li>La redacción de los proyectos constructivos de la actividad</li><li>La ejecución de las obras contempladas en el proyecto</li><li>Las asistencias técnicas necesarias para la dirección de la obra, coordinación de prevención de riesgos laborales, etc.</li><li>Costes de inversión en estudios y proyectos relacionados con la implementación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata.</li></ul></li></ul>
<b>Intensidad subvención sobre costes subvencionables<sup>8</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>30% GNL</li><li>40% Hidrógeno y electricidad</li><li>En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit.</li><li>El importe máximo de subvención será de 15.000.000 € por empresa y por proyecto en el marco de esta medida.</li></ul>
<b>Importe Mínimo</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>1.000.000 €</li></ul>
<b>Criterios específicos de elegibilidad</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Todas las instalaciones de gas natural objeto de la presente subvención deberán tener la capacidad de operar con gases renovables y de bajo contenido en carbono (proporcionarán bio GNL mezclado con combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico al menos un 20%) desde el momento de su puesta en marcha.</li><li>Los proyectos se llevarán a cabo en Puertos de Interés General, definidos como aquellos que figuran en el anexo I del “Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”.</li><li>Los proyectos enmarcados en esta medida estarán encaminados a una reducción de gases de efecto invernadero.</li></ul>

<sup>8</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado





Costes de referencia	<p>La cantidad máxima con la que se subvencionará cada uno de los vehículos que pueden adquirirse correspondientes al apartado f) de los proyectos financiados serán las que se obtienen, con el resultado en euros, de las siguientes fórmulas, siendo P la potencia del vehículo de combustible alternativo (eléctrico o hidrógeno) en kW:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Carretillas pósito (Shuttle o Straddle Carriers) eléctricas: <math>1.518 \cdot P - 2,2 \cdot P^2</math>, con un límite máximo de 262.000€.</li><li>Manipuladoras telescópicas (Reach Stackers) eléctricas: <math>890 \cdot P - 1,2 \cdot P^2</math>, con un límite máximo de 159.000€.</li><li>Tractores de terminal (Terminal Tractors) eléctricos: <math>862 \cdot P - 2,3 \cdot P^2</math>, con un límite máximo de 80.000€.</li><li>Grúas pósito sobre neumáticos (RTGs) eléctricas: <math>6.392 \cdot P - 10,4 \cdot P^2</math>, con un límite máximo de 724.000€.</li><li>Apiladoras de contenedores vacíos (ECHs) eléctricas: <math>872 \cdot P - 1,9 \cdot P^2</math>, con un límite máximo de 90.000€.</li></ul>
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado climático</li></ul>
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado digital</li></ul>
Singularidades del criterio de impacto para esta medida	
Impacto	<ul style="list-style-type: none"><li>I1: Tamaño del Proyecto e Impacto en el Sector (Puntuación máxima 10 puntos)  En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado, con el fin de obtener la puntuación final asignada en este apartado.<ul style="list-style-type: none"><li>a) Almacenamiento de combustible de GNL  Capacidad total de almacenamiento<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: &lt; 50.000 m³</li><li>3 puntos: 50.000 – 99.999 m³</li><li>5 puntos: 100.000 – 199.999 m³</li><li>7 puntos: 200.000 – 300.000 m³</li><li>10 puntos: &gt; 300.000 m³</li></ul></li><li>b) Almacenamiento de combustible en Terminal Small Scale de GNL  Capacidad total de almacenamiento</li></ul></li></ul>





	<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: &lt; 250 m<sup>3</sup></li><li>3 puntos: 250 m<sup>3</sup> – 499 m<sup>3</sup></li><li>5 puntos: 500 m<sup>3</sup> – 999 m<sup>3</sup></li><li>7 puntos: 1.000 m<sup>3</sup> – 1.500 m<sup>3</sup></li><li>10 puntos: &gt; 1.500 m<sup>3</sup></li></ul> <p>c) Buques de suministro de combustibles</p> <p>Capacidad del tanque de los buques (Si hay varios buques de suministro, se realizará la media ponderada por presupuesto).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: &lt; 5.000 m<sup>3</sup></li><li>3 puntos: 5.000 - 7.499 m<sup>3</sup></li><li>5 puntos: 7.500 -10.000 m<sup>3</sup></li><li>8 puntos: &gt; 10.000 m<sup>3</sup></li></ul> <p>+1 punto: proyectos que incluyan 2 barcazas o gabarras de GNL +2 puntos para proyectos que incluyan 3 o más barcazas o gabarras de GNL.</p> <p>d) Instalación de conexiones para el suministro de energía eléctrica desde tierra (shore side electricity).</p> <p>Potencia máxima de diseño</p> <ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: &lt; 800 KW</li><li>3 puntos: 800 – 2.199 KW</li><li>5 puntos: 2.200 – 3.599 KW</li><li>7 puntos: 3.600 – 5.000 KW</li><li>10 puntos: &gt; 5.000 KW</li></ul> <p>e) Hidrogeneras o puntos de suministro de hidrógeno para usos portuarios o para suministro de embarcaciones auxiliares de puerto y de buques en general</p> <p>Capacidad total de suministro de combustible prevista</p> <ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: &lt; 30 kg/día</li><li>3 puntos: 30 kg/día - 300 kg/día</li><li>5 puntos: &gt; 300 kg/día - 700 kg/día</li><li>7 puntos: &gt; 700 kg/día - 1.000 kg/día</li><li>10 puntos: &gt; 1.000 kg/día</li></ul> <p>f) Las emisiones anuales en toneladas de CO<sub>2</sub> equivalentes que incluya cada propuesta. En la solicitud se indicará el equivalente de cada uno de los equipos propuestos, y el total estimado para el conjunto de los equipos. En base a dicho total, se evaluará la reducción considerando las siguientes referencias:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: &lt; 50 t CO<sub>2</sub></li><li>3 puntos: ≥ 65 t CO<sub>2</sub></li><li>5 puntos: ≥ 75 t CO<sub>2</sub></li><li>7 puntos: ≥ 85 t CO<sub>2</sub></li><li>10 puntos: ≥ 100 t CO<sub>2</sub></li></ul> <p>I2: Demanda atendida por el solicitante</p> <p>Tráfico portuario en el puerto considerado en el mejor de los tres últimos ejercicios</p>
--	--





	<p>Para determinar la valoración total se asignará la puntuación correspondiente a cada puerto y posteriormente se realizará la media ponderada por presupuesto.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Para tráfico de mercancías<ul style="list-style-type: none"><li>1 puntos: &lt; 4 millones de t.</li><li>2,5 puntos: ≥ 4 millones de t - 20 millones de t</li><li>5 puntos: &gt; 20 millones de t</li></ul></li><li>Para tráfico de pasajeros de línea regular<ul style="list-style-type: none"><li>1 punto: &lt; 1 millón de pasajeros (pax)</li><li>2,5 puntos: ≥1 millón de pax - 3 millones pax</li><li>5 puntos: &gt; 3 millón de pax</li></ul></li><li>I3: Efecto tractor de la inversión<ul style="list-style-type: none"><li>Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>B/C &lt; 1</math> (no elegible)</li><li>1,25 puntos: <math>1 \leq B/C &lt; 1,5</math></li><li>2,5 puntos: <math>B/C \geq 1,5</math></li></ul></li><li>Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>Si la intensidad máxima es del 30%:<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>RDF &lt; 15\%</math> o <math>RDF &gt; 35\%</math></li><li>5 puntos: <math>15\% \leq RDF \leq 35\%</math></li></ul></li><li>Si la intensidad máxima es del 40%:<ul style="list-style-type: none"><li>0 puntos: <math>RDF &lt; 20\%</math> o <math>RDF &gt; 45\%</math></li><li>5 puntos: <math>20\% \leq RDF \leq 45\%</math></li></ul></li></ul></li></ul><p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p></li></ul>
--	--



Línea de Actuación 6. Digitalización del transporte

M13 Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.

Proyectos financiables

- Proyectos para la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios):
  - Sistema Operativo de la Terminal (TOS); responsable de optimizar la planificación, gestión y control de la terminal de forma integral:
    - Desarrollo e implementación de la planificación del proceso de carga y descarga orientada a minimizar movimientos en base a la información disponible.
    - Sistemas de gestión de inventario.
    - Intercambio Electrónico de Datos en formato estandarizado, para documentos e información utilizando las herramientas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y del resto de actores involucrados en el transporte ferroviario de mercancías.
    - Desarrollo de sistemas que permitan la interoperabilidad con plataformas de transporte digital para asegurar el intercambio electrónico de datos.
    - Desarrollo de sistemas operativos de monitorización, control y seguimiento en tiempo real para control de incidencias.
    - Business Intelligence para ayuda a la toma de decisiones a nivel operativo y estratégico.
  - Sistemas de automatización para elementos funcionales de la terminal:
    - Sistema de control de acceso automatizado que distinga entre control de acceso por carretera y ferrocarril.
    - Sistema automatizado de carga y descarga de UTI con el objetivo de incrementar la eficiencia y reducir tiempo de transporte, colisiones y tiempos de inactividad.
    - Sistema de inspección, control y seguimiento del estado de la carga en tiempo real (especialmente mercancías peligrosas) para dar respuesta inmediata a las incidencias.
  - Creación de ecosistemas digitales y conectados, con un espacio común de datos transversales para la optimización del transporte de mercancías y que refuerce las capacidades industriales relacionadas con la cadena de suministro digital:
    - Diseño, integración e implementación de las plataformas software necesarias a través del uso de tecnologías como inteligencia artificial o Internet de las cosas.
    - Sistemas de análisis y gobierno de datos.
    - Sistemas de simulación, control y seguimiento del transporte de las mercancías.
    - Sistemas de planificación de transporte mediante la integración con los sistemas de compra, envío y selección de medio de transporte.
    - Sistema de automatización en las operaciones dentro de los centros intermodales.
- Proyectos para la identificación y trazabilidad de material rodante y unidades de transporte intermodal (UTIs) mediante tecnologías digitales:
  - Sensorización de material rodante.
  - Sensorización de UTIs.
  - Integración de información entre datos reales y bases de datos de uso frecuente.



	<ul style="list-style-type: none"><li>Proyectos de desarrollo tecnológico vinculados al nodo portuario y aplicados a la eficiencia logística en la infraestructura, operativa o prestación de servicios relacionados con el tráfico de mercancías.<ul style="list-style-type: none"><li>Instalación de sensores para operaciones portuarias y su desempeño.<ul style="list-style-type: none"><li>Diseño e instalación o actualización de la red de sensores del equipamiento portuario.</li><li>Diseño e instalación de equipamiento portuario con sensores capaces de crear áreas dinámicas de seguridad.</li><li>Desarrollo de redes de sensores capaces de transmitir el consumo de combustible en tiempo real durante las operaciones.</li><li>Desarrollo de sistemas de alarma en tiempo real que informen sobre problemas de mantenimiento.</li><li>Identificación y trazabilidad de la cadena logística:</li><li>Instalación de sensores y máquinas en el equipamiento portuario para una mayor conectividad.</li><li>Diseño de sistemas de análisis avanzados (big data) y predictivos.</li><li>Aplicación de herramientas de inteligencia artificial.</li></ul></li></ul></li></ul>
<b>Requisitos adicionales para ostentar la condición de beneficiario</b>	<p>Los beneficiarios serán los operadores de transporte de mercancías (por ejemplo, transitarios, transportistas de mercancías y empresas navieras) y los operadores de terminales establecidos en España.</p> <p>Los operadores de transporte de mercancías y los operadores de terminales deberán alternativamente:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>disponer de una licencia o certificado válidos para prestar servicios de transporte de mercancías en España.</li><li>ser propietarios o gestores de instalaciones en puertos o terminales ferroviarias en España.</li><li>ser titulares de material rodante inscrito en el Registro Especial Ferroviario de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.</li></ol> <p>Cuando la solicitud comprenda la digitalización o automatización de equipos nuevos con el automatismo integrado y el precio de la automatización no se encuentre completamente desglosado de manera independiente del precio del propio equipamiento, el solicitante deberá aportar como documentación adicional de su solicitud:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>3 ofertas firmadas de distintos proveedores del precio del equipo completo, incluyendo la automatización admitiéndose ofertas de equipos con prestaciones equivalentes que permitan extraer una referencia de mercado.</li><li>3 ofertas firmadas de distintos proveedores del precio del mismo equipo (o en su defecto, de equipos con prestaciones equivalentes) en versión estándar, sin la automatización.</li></ul>
<b>Costes subvencionables</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Diseño del proyecto: coste de los estudios y proyectos relacionados con el análisis, el diseño y el desarrollo de la ingeniería de detalle relacionada con la implementación del proyecto.</li><li>Material-hardware: coste de todo el equipamiento necesario para implementar los proyectos, así como el alquiler de la maquinaria necesaria para su instalación.<ul style="list-style-type: none"><li>En cuanto a la digitalización y optimización de procesos en terminales ferroviarias, marítimas, o centros de transporte internos de la empresa, los costes incluirán sensores, dispositivos de automatización y todo el equipamiento informático específico para la integración de cada proyecto, así como pórticos inteligentes para acceso ferroviario, automatizado/cableado de grúas de pórtico, equipos de suministro de</li></ul></li></ul>





	<p>energía, equipos de comunicaciones y armarios para alojamiento de los equipos.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ En relación con la implementación de tecnologías para la identificación y localización de material rodante y UTIs, los costes elegibles incluirán sensores, antenas, y todos los dispositivos específicos para la integración de la sensorización de cada proyecto, cableado, equipo de alimentación como sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI) o paneles solares, así como gabinetes de comunicación y equipamiento.</li><li>▪ En relación con la creación de ecosistemas digitales los costes elegibles incluyen la compra e instalación de los sensores necesarios para la implantación de tecnologías como inteligencia artificial o Internet de las cosas para realizar la automatización de los sistemas.</li></ul> <p>▪ Material-software<sup>9</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Costes de software necesarios para integrar cada proyecto individual en la plataforma operativa existente, así como su configuración y parametrización. Puede incluir herramientas de big data, análisis predictivo o inteligencia artificial. Incluye, además, el software necesario para las aplicaciones de prueba y testeo de los proyectos.</li><li>▪ En cuanto a la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte intermodales ferroviarios, el coste incluirá Sistema Operativo de Terminal (TOS), software de control de sistemas de acceso ferroviario y vial y sistemas de control de equipos de grúas o software de control de sistemas de inspección.</li><li>▪ En cuanto al desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario, los costes elegibles incluirán el software necesario para implementar los proyectos.</li><li>▪ En relación con la creación del ecosistema digital, los costes elegibles serán la compra, integración y testeo del software necesario para implementar las funcionalidades requeridas como la previsión de la demanda y los volúmenes de envío, la selección del medio de transporte y el proveedor, el seguimiento y rastreo de los envíos, la programación de planes de logística y la integración con otros sistemas como el de compras y envíos.</li></ul> <p>▪ Dirección de obra: Coste de la dirección y gestión de obra de cada proyecto elegible bajo esta medida.</p> <p>▪ Serán elegibles los costes de mano de obra necesarios para la instalación e integración de los sistemas y el material especificado como subvencionable, sea hardware o software.</p> <p>▪ Cuando para la digitalización o automatización de los equipos se opte por la compra de un equipamiento nuevo con el automatismo integrado y el precio de la automatización no se encuentre completamente desglosado de manera independiente del precio del propio equipamiento, el coste elegible será la diferencia con respecto al precio de equipos estándar, aplicándose posteriormente la intensidad de subvención correspondiente.</p>
<b>Intensidad subvención sobre costes subvencionables<sup>10</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 50%</li><li>▪ En el caso de que el déficit de financiación demostrado sea inferior a la subvención solicitada, ésta tendrá el valor del déficit</li></ul>

<sup>9</sup> Los sistemas que se desarrollen deberán ser integrables con la plataforma SIMPLE, cuyas especificaciones se encuentran publicadas en [www.plataformasimple.es](http://www.plataformasimple.es).

<sup>10</sup> En aquellas medidas que necesiten presentar Análisis Coste-Beneficio la intensidad podría verse reducida en función de su resultado.





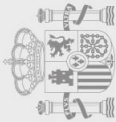
Importe mínimo de subvención por proyecto	<ul style="list-style-type: none"><li>100.000€</li></ul>				
Costes unitarios de referencia	<table><tr><th>Proyecto</th><th>Coste unitario de referencia</th></tr><tr><td>Instalación de los sensores necesarios en los vagones, locomotoras o UTIs</td><td>600€ / unidad</td></tr></table>	Proyecto	Coste unitario de referencia	Instalación de los sensores necesarios en los vagones, locomotoras o UTIs	600€ / unidad
	Proyecto	Coste unitario de referencia			
Instalación de los sensores necesarios en los vagones, locomotoras o UTIs	600€ / unidad				
Criterios específicos de elegibilidad	<ul style="list-style-type: none"><li>Las inversiones de este régimen de ayudas estarán destinadas a la prestación de servicios y la ejecución de proyectos que se apliquen desde una perspectiva de interés general, excluyendo los servicios de movilidad urbana, metropolitana y regional.</li></ul>				
Etiquetado climático y medioambiental (Anexo VI Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado climático</li></ul>				
Etiquetado digital (Anexo VII Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)	<ul style="list-style-type: none"><li>No dispone de etiquetado digital</li></ul>				
Singularidades del criterio de Impacto para esta medida					
Impacto	<ul style="list-style-type: none"><li>I1: Tamaño del proyecto e impacto en el sector La puntuación máxima obtenida en este criterio será 10 puntos. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio.</li><li>Proyectos para la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios):<ul style="list-style-type: none"><li>1 punto: proyectos que impliquen la planificación del proceso de carga y descarga.</li><li>1 punto: proyectos de Intercambio Electrónico de Datos (IED) en formato estandarizado.</li><li>1 punto: proyectos que permitan la interoperabilidad entre plataformas digitales.</li><li>1 punto: proyectos de visualización en tiempo real y seguimiento de procesos.</li><li>1 punto: proyectos de software de Business Intelligence (BI).</li><li>1 punto: proyectos de acceso automatizado a sistemas de control.</li><li>1 punto: proyectos que incluyan sistemas automatizados de carga y descarga de UTIs.</li><li>1 punto: proyectos que incluyan la creación de un ecosistema digital</li></ul></li></ul>				







	<ul style="list-style-type: none"><li>○ +1 punto: proyectos que afectan a dos nodos / +2 puntos para proyectos que afectan a 3 o más nodos.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Para proyectos de identificación, trazabilidad de material rodante o UTI's:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 2 puntos: implementación de una plataforma online que integre toda la información sobre la localización de UTIs y material rodante.</li><li>○ 0 puntos: menos de 500 unidades de material rodante o UTIs.</li><li>○ 4 puntos: entre 500 y 1.500 unidades de material rodante o UTIs.</li><li>○ 8 puntos: 1.500 o más unidades de material rodante o UTIs.</li></ul></li><li>▪ Para proyectos que incluyan el desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 2,5 puntos: proyectos de mejora de la red de sensores del equipamiento portuario.</li><li>○ 2,5 puntos: proyectos que incluyan sensores capaces de crear zonas de seguridad dinámicas.</li><li>○ 2,5 puntos: proyectos de redes de sensores capaces de transmitir el consumo de combustible durante las operaciones.</li><li>○ 2,5 puntos: proyectos de sistemas de alarma en tiempos real que informen sobre problemas de mantenimiento.</li></ul></li><li>▪ I2: Demanda atendida por el solicitante La puntuación máxima obtenida en este criterio será 5 puntos. En el caso de que una propuesta comprenda más de una tipología de proyecto se realizará la media ponderada, según presupuesto asociado, con el fin de obtener la puntuación final asignada a este criterio.</li><li>▪ Para proyectos de digitalización y optimización de procesos en nodos ferroviarios o proyectos de creación de ecosistema digital en nodos ferroviarios:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 0 puntos: hasta 20.000 toneladas de tráfico al año</li><li>○ 2,5 puntos: entre 20.001 y 200.000 toneladas de tráfico al año</li><li>○ 5 puntos: más de 200.000 toneladas de tráfico al año</li></ul></li><li>▪ Para solicitudes de vagones:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 0 puntos: hasta 36.000 km al año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 2,5 puntos: entre 36.001 y 49.000 km por año y vagón (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 5 puntos: 49.000 o más km por año y vagón (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li></ul></li><li>▪ Para solicitudes de locomotoras:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 0 puntos: hasta 66.000 km por año y locomotora (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 2,5 puntos: entre 66.001 y 90.000 km por año y locomotora (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 5 puntos: 90.000 o más km por año y locomotora (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li></ul></li><li>▪ Para solicitudes de UTIs:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 0 puntos: hasta 1.000 UTIs manipuladas por año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 2,5 puntos: entre 1.001 y 25.000 UTIs manipuladas por año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 5 puntos: más de 25.000 UTIs manipuladas por año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li></ul></li></ul>
--	--





	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Para proyectos relacionados con el desarrollo tecnológico vinculado al nodo portuario o proyectos de creación de ecosistema digital en nodos portuarios:<ul style="list-style-type: none"><li>○ 1 punto: menos de 5.000 contenedores con carga manipulados al año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 2,5 puntos: entre 5.000 y 30.000 contenedores con carga manipulados al año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li><li>○ 5 puntos: más de 30.000 contenedores con carga manipulados al año (el mejor de los tres últimos ejercicios)</li></ul></li><li>▪ I3: Efecto tractor de la inversión<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ratio Beneficio / Coste (B/C) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio<ul style="list-style-type: none"><li>○ 0 puntos: <math>B/C &lt; 1</math> (no elegible)</li><li>○ 1,25 puntos: <math>1 \leq B/C &lt; 1,5</math></li><li>○ 2,5 puntos: <math>B/C \geq 1,5</math></li></ul></li><li>▪ Ratio Déficit de Financiación (RDF) del fichero Excel del Análisis Coste-Beneficio (ACB)<ul style="list-style-type: none"><li>○ 0 puntos: <math>RDF &lt; 20\%</math> o <math>RDF &gt; 45\%</math></li><li>○ 5 puntos: <math>20\% \leq RDF \leq 45\%</math></li></ul></li></ul></li></ul> <p>En el caso de utilizar valores de referencia no justificados o de detectarse incoherencias, se asignarán "0" puntos al no poder demostrarse la necesidad de subvención.</p>
--	--



FIRMADO por : JOSE ALFONSO GALVEZ SALINAS. A fecha: 21/10/2024 05:29 PM  
DIRECTOR GENERAL DE ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD  
Total folios: 96 (60 de 96) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S31A097A197770D3BEDB8F. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



ANEXO II. Criterios de valoración

CRITERIOS DE EVALUACIÓN			VALORACIÓN MÁXIMA	
CRITERIO	SUBCRITERIO		ELEMENTO A EVALUAR	
MADUREZ	M.1	Disponibilidad de permisos y autorizaciones	<p>* La propuesta manifiesta que, a la fecha de presentación de la solicitud, el proyecto dispone de todos los permisos y autorizaciones necesarios para comenzar inmediatamente la ejecución.</p> <p>* La propuesta analiza todos los permisos y autorizaciones que es necesario poseer para poder iniciar la ejecución del proyecto, y acredita su disponibilidad.</p>	
	M.2	Garantía de inicio de la ejecución	<p>* La propuesta garantiza que el proyecto comenzará a ejecutarse no más tarde de un (1) mes desde la notificación de la propuesta de resolución provisional, sin condicionar el inicio a la previa publicación de la resolución definitiva de concesión de las ayudas. Para valorar este apartado, la solicitud debe incluir un compromiso de presentación de la acreditación del inicio de la ejecución del proyecto en dicho plazo de un mes desde la notificación de la propuesta de resolución provisional.</p> <p>* Como medio de acreditación se podrán presentar exclusivamente los siguientes: contrato de ejecución de unidades subvencionables formalizado con un tercero; factura de gastos subvencionables emitida por un tercero y justificante de pago; o acta de comprobación del replanteo o de inicio de los trabajos de unidades subvencionables firmada por el beneficiario con un tercero. En el caso de proyectos en los que al menos un 50% de los costes subvencionables se ejecuten con medios propios del beneficiario, podrán presentarse nóminas del personal asignado al proyecto junto con las declaraciones responsables de dicho personal especificando las horas concretas dedicadas hasta el momento y en qué tareas, debiendo corresponder en todo caso a costes directos de la actuación.</p> <p>* La falta de presentación de la acreditación del inicio de la ejecución en el plazo indicado anteriormente, cuando la solicitud haya incluido este compromiso de presentación conllevará la asignación de 0 puntos en este apartado.</p>	
	M.3	Solidez financiera del proyecto	<p>* Se valorarán positivamente aquellas propuestas que hayan avanzado en el cierre de la financiación del proyecto (excluido el importe de la subvención solicitada)</p>	



IMPACTO <sup>11</sup>	I.1	Tamaño del proyecto e impacto en el sector	* Se valorarán las propuestas que impliquen un mayor impacto en el sistema de transporte.	10	25
	I.2	Demanda atendida por el solicitante	* Se valorarán los resultados operativos de los últimos tres ejercicios (2021, 2022, 2023). Se utilizará para la evaluación el año con mejor resultado. * Se valorará la mejora relativa de los resultados operativos a causa de la inversión.	5	
	I.3	Efecto tractor de la inversión	* Se valorará la necesidad de la subvención para poder acometer las inversiones señaladas, así como la ratio beneficio / coste.	7,5	
	I.4	Igualdad de género	* ¿Contribuye la propuesta a la igualdad de género? Se valorarán aquellas propuestas que impulsen la empleabilidad de la mujer en el sector y fomenten la igualdad de género.	2,5	
CALIDAD	C.1	Solidez de propuesta, programa de trabajos y cronograma	* Calidad de la propuesta presentada, de su programación de recursos y cronograma, del ACB y de la coherencia entre los objetivos previstos y el proyecto presentado.	12,5	25
	C.2	Programa de explotación	* Se valorará la existencia de un programa que defina y desarrolle la explotación y mantenimiento de la actuación a futuro.	7,5	
	C.3	Aceptación social y difusión pública	* Se valorará positivamente el contar con una aceptación positiva del proyecto por parte del sector y de los agentes afectados. * Será valorada la difusión pública de resultados enfocada a lograr una mejor acogida del proyecto.	5	
TOTAL EVALUACIÓN FASE 1				75	

<sup>11</sup> Las singularidades de los subcriterios de impacto I.1, I.2 e I.3 se especifican para cada una de las medidas en el Anexo I



CRITERIOS DE EVALUACIÓN				VALORACIÓN MÁXIMA	
CRITERIO	SUBCRITERIO		ELEMENTO A EVALUAR		
RELEVANCIA GLOBAL	R.1	Contribución de la propuesta al desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, a los objetivos de la convocatoria y a la estrategia de movilidad a nivel país	* ¿Está la propuesta alineada con los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España?  * ¿Está la propuesta alineada con los objetivos y criterios de selección de la convocatoria?  * ¿Está la propuesta alineada con los objetivos de la estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada?	10	25
	R.2	Complementariedad de la propuesta con otros proyectos financiados por el Plan, con vistas a optimizar el impacto de las inversiones a nivel nacional, garantizando el equilibrio territorial	* Compatibilidad de las distintas propuestas financiables en el conjunto del territorio y optimización del aprovechamiento de los distintos programas de financiación a nivel nacional.  * Complementariedad con actuaciones de otras líneas de financiación del Plan.  * Contribución al equilibrio territorial.	10	
	R.3	Integración de la propuesta en la Red Trans-Europea de Transportes	* Se valorarán aquellos proyectos que estén ubicados o vayan a conectarse de manera directa con la red TEN-T.  * Las propuestas ligadas a material móvil (cambio de ejes, vehículos, buques, etc.) tendrán la máxima puntuación.	5	
TOTAL EVALUACIÓN FASE 2				25	
TOTAL EVALUACIÓN				100	





## ANEXO III. DOCUMENTACIÓN DE SOLICITUD

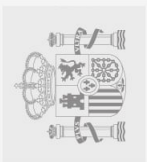
### PARTE A. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

### PARTE B. INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA

### PARTE C. CUMPLIMIENTO CON LA LEGISLACIÓN Y POLÍTICA AMBIENTAL

### PARTE D. MEMORIA TÉCNICA Y FINANCIERA

FIRMADO por : JOSE ALFONSO GALVEZ SALINAS. A fecha: 21/10/2024 05:29 PM  
DIRECTOR GENERAL DE ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD  
Total folios: 96 (63 de 96) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S31A097A197770D3BEDB8F. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





## PARTE A. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

### DATOS BÁSICOS

**A0) Nombre y datos de identificación y contacto del solicitante.**

### DATOS ESPECÍFICOS

**A1) Información general del proyecto.**

- Título de proyecto
- Breve descripción
- Responsable de la ejecución
- Ubicación del proyecto
- Modo de transporte: 1. Carretera, 2. Ferroviario, 3. Marítimo, 4. Aéreo, 5. Otros
- Tipo de red: 1. Red Transeuropea de Transporte, 2. Resto de la red nacional de transporte, 3. Otros.

**A2) Beneficiario.** En el caso de ser una agrupación, se especificarán los datos de cada miembro de la misma.

- Razón social
- Costes subvencionables
- Forma jurídica
- Domicilio fiscal
- Tipo fiscal

**A3) Actividades.** Por cada actividad, se especificará la siguiente información.

- Nombre
- Descripción
- Fecha de inicio orientativa
- Fecha de finalización orientativa
- Responsable
- Hitos de verificación
- Costes subvencionables
- Tasa de cofinanciación solicitada

**A4) Hitos.** Para cada hito, se especificará la siguiente información.

- Nombre





- Descripción
- Fecha orientativa
- Formas de verificación

#### A5) Fuentes de financiación.

- Costes subvencionables
- Subvención solicitada
- Fondos propios
- Préstamo del ICO
- Otros préstamos, incluidas fórmulas tipo leasing o tax lease.
- Ingresos generados por el proyecto
- Otras fuentes

**A6) Anualidades – Costes subvencionables.** Se indicará un desglose de costes subvencionables que se ejecutarían por actividad y anualidad. Este desglose debe ser concordante con el cronograma y las fechas indicadas en el resto de la solicitud.

#### A7) Capacidad operativa y técnica.

- Proyectos similares ejecutados. Para cada proyecto ejecutado en los últimos cinco años similar al que se solicita la subvención, se indicará la siguiente información:
  - Título del proyecto ejecutado
  - Breve descripción
  - Fecha de ejecución
  - Presupuesto
- Inventario del equipamiento técnico, herramientas, instalaciones y patentes a disposición del solicitante y que sean relevantes para el proyecto.

**A8) Proyectos relacionados.** Para cada proyecto relacionado con el que se solicita la subvención que haya obtenido financiación de otro programa, se indicará la siguiente información si la conoce:

- Título del proyecto
- Programa de financiación del proyecto
- Acuerdo de subvención / Número de decisión del proyecto
- Cantidad solicitada / otorgada para el proyecto



## DATOS DE PROYECTO

### A9) Línea

- ☐ L1 – Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías.
- ☐ L2 – Fomento de la intermodalidad del transporte.
- ☐ L4 – Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado.
- ☐ L5 – Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo.
- ☐ L6 – Digitalización del transporte.

### A10) Tipo de proyecto

- ☐ M3 –Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.
- ☐ M4 – Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.
- ☐ M7 – Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información.
- ☐ M8 – Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.
- ☐ M9 – Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras.
- ☐ M10 – Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores.
- ☐ M11 – Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos.
- ☐ M13 – Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías de ámbito nacional.





## A11) Importes

- Presupuesto global
- IVA
- Fondos propios
- Préstamos u otras fuentes de financiación
- Importe de subvención solicitada



## PARTE B. INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA

### MODELO B.1.1. FICHA DE ENTIDAD LEGAL. ENTIDAD DEL SECTOR PÚBLICO EMPRESARIAL

DENOMINACIÓN SOCIAL <sup>12</sup>	<input type="text"/>		
	<input type="text"/>		
NOMBRE COMERCIAL	<input type="text"/>		
REGISTRO DE INSCRIPCIÓN	<input type="text"/>		
NÚMERO DE REGISTRO	<input type="text"/>		
LUGAR DE REGISTRO CIUDAD	<input type="text"/>	PAÍS	<input type="text"/>
FECHA DE REGISTRO	<input type="text"/>		
NIF	<input type="text"/>		
DIRECCIÓN DOMICILIO FISCAL	<input type="text"/>		
CÓDIGO POSTAL	<input type="text"/>	APDO. DE CORREOS	<input type="text"/>
CIUDAD	<input type="text"/>		
PAÍS	<input type="text"/>	TELÉFONO	<input type="text"/>
CORREO ELECTRÓNICO	<input type="text"/>		

FECHA

*(Firma Electrónica de la Persona Jurídica o de su Representante legal autorizado)*

PRESENTE LA FICHA CUMPLIMENTADA Y FIRMADA Y ADJUNTE COPIA DE LOS DOCUMENTOS OFICIALES JUSTIFICATIVOS DE LOS DATOS CONSIGNADOS (RESOLUCIÓN, LEY, REGISTRO MERCANTIL, BOLETÍN OFICIAL, IDENTIFICACIÓN A EFECTOS DEL IVA, ETC.)

<sup>12</sup> Denominación nacional







## MODELO B.2. FICHA DE IDENTIFICACIÓN FINANCIERA

Por favor utilice LETRAS MAYÚSCULAS Y CARACTERES LATINOS para rellenar el formulario.

DATOS BANCARIOS <sup>15</sup>	
NOMBRE DE LA CUENTA <sup>16</sup>	<input type="text"/>
IBAN/NÚMERO DE LA CUENTA <sup>17</sup>	<input type="text"/>
CÓDIGO BIC/SWIFT	<input type="text"/>
NOMBRE DEL BANCO	<input type="text"/>
DIRECCIÓN DE LA SUCURSAL	
CALLE Y NÚMERO	<input type="text"/>
POBLACIÓN/CIUDAD	<input type="text"/>
CÓDIGO POSTAL	<input type="text"/>
PAÍS	<input type="text"/>

DATOS DEL TITULAR DE LA CUENTA (IGUAL QUE LOS DECLARADOS AL BANCO)	
TITULAR DE LA CUENTA	<input type="text"/>
CALLE Y NÚMERO	<input type="text"/>
POBLACIÓN/CIUDAD	<input type="text"/>
CÓDIGO POSTAL	<input type="text"/>
PAÍS	<input type="text"/>

SELLO DEL BANCO + FIRMA DEL REPRESENTANTE DEL BANCO
---

FECHA
FIRMA DEL TITULAR DE LA CUENTA (Obligatorio)

**IMPORTANTE:** El documento debe ir **firmado SIEMPRE por el titular de la cuenta, e indicar la fecha** en que se cumplimenta la ficha. Se requiere también **uno de los dos siguientes**: 1) Sello del Banco + Firma del Representante del Banco; o bien 2) Certificado de titularidad de la cuenta expedido por el banco que confirme el nombre del banco. Es preferible adjuntar un certificado de titularidad de la cuenta.

<sup>15</sup> Los datos han de ser los del banco final, no los del banco intermediario.

<sup>16</sup> No se refiere al tipo de cuenta. El nombre de la cuenta es normalmente el del titular de la cuenta. No obstante, el titular de la cuenta podría haber elegido un nombre diferente para su cuenta bancaria.

<sup>17</sup> Incluya el código IBAN (Número Internacional de la Cuenta Bancaria).



### MODELO B.3. DECLARACIÓN RESPONSABLE MULTIPROPÓSITO

Don/Doña....., de  
nacionalidad ....., con NIF/NIE .....,  
en su propio nombre y en representación de  
.....,  
con NIF número .....,

La representación la ostenta en virtud de .....  
(indique el tipo de acreditación que demuestra la representación y que conste en la solicitud. Por ejemplo:  
Administrador único / poderes notariales de fecha xxx / Atribución de competencias por Consejo de  
Administración de fecha xxx / etc.)

En relación con la segunda convocatoria en concurrencia competitiva del Programa de  
Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, correspondiente al ejercicio 2024

#### DECLARA

que la entidad a la que representa:

1. Certifica la veracidad de la información declarada en la solicitud y en la documentación adjunta.
2. Autoriza expresamente a la Comisión Europea, a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), al Tribunal de Cuentas y, cuando proceda, a la Fiscalía Europea a ejercitar los derechos que les reconoce el artículo 129, apartado 1, del Reglamento Financiero.
3. Cumple las condiciones y los requisitos establecidos en las bases reguladoras y en esta convocatoria para la obtención de la subvención.
4. Tiene su domicilio fiscal en España o dispone de una residencia fiscal o un establecimiento permanente en territorio español de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes.
5. No está incurso en ninguna de las prohibiciones previstas en el artículo 13.2 y 3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, para obtener la condición de beneficiario.



6. Cumple con los plazos de pago previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y por tanto, cumple el requisito establecido en el artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, para obtener la condición de beneficiario de una subvención por importe superior a 30.000 euros. La acreditación de dicho requisito se presentará de acuerdo con lo establecido en el mencionado artículo y en el artículo 10.4.i) de las bases reguladoras.
7. En relación a la acreditación del cumplimiento de los requisitos del apartado 13.2.e) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, respecto a hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias o frente a la Seguridad Social:

- ☐ DENIEGA expresamente el consentimiento para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación, a través de certificados telemáticos. La entidad aporta junto con su solicitud las certificaciones correspondientes de la Administración Tributaria correspondiente y de la Tesorería General de la Seguridad Social, emitidas a efectos de recibir una subvención de las Administraciones Públicas, en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, y con una vigencia que alcanza al menos la fecha final del plazo de presentación de solicitudes de la convocatoria.

*(Nota: si no marca con una X la casilla anterior, se entiende que NO SE OPONE a la consulta en las bases de datos de la Administración Tributaria y de la Seguridad Social por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible)*

8. En relación a la acreditación de la inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria requerida por el artículo 10.4.d) de las bases reguladoras:

- ☐ DENIEGA expresamente el consentimiento para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación, a través de certificados telemáticos. La entidad aporta junto con su solicitud el certificado correspondiente de inscripción en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

*(Nota: si no marca con una X la casilla anterior, se entiende que NO SE OPONE a la consulta en la base de datos de la Administración Tributaria por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible)*

- ☐ Declaro que la entidad a la que represento se encuentra inscrita en el censo equivalente de la Administración Tributaria Foral, o en el censo, inventario o registro correspondiente en función de su naturaleza jurídica, por lo que apporto las correspondientes certificaciones junto con la solicitud.



(Nota: debe marcar con una X la casilla anterior si la entidad NO pertenece al ámbito de inscripción del Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y aportar el certificado correspondiente)

9. Se encuentra al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones de reintegro de otras subvenciones o ayudas recibidas, en los términos establecidos en el artículo 21 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones (aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio), no encontrándose sujeta a una orden de recuperación pendiente, sobre cualquier subvención que le hubiera sido otorgada con anterioridad, bien por haberse declarado ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, o bien por cualquier tipo de incumplimiento de las obligaciones que le vinieran atribuidas en la concesión, y se compromete a mantener el cumplimiento de las circunstancias anteriores durante el procedimiento de concesión de las ayudas y al menos hasta el momento en que se efectúe el último pago del periodo de ejecución de la contraprestación de las ayudas.
10. Se encuentra al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones de reembolso de cualesquier otros préstamos o anticipos concedidos anteriormente con cargo a los créditos específicamente consignados para la gestión de estos fondos en los Presupuestos Generales del Estado, en los términos establecidos en el artículo 61.3 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se compromete a mantener esta situación durante el procedimiento de concesión de las ayudas y al menos hasta el momento en que se efectúe el último pago del periodo de ejecución de la contraprestación de las ayudas.
11. No tiene la consideración de empresa en crisis conforme al Reglamento (UE) n.º 651/2014, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y conforme a la definición establecida en las Directrices Comunitarias sobre Ayudas Estatales de Salvamento y de Reestructuración de Empresas no financieras en Crisis (2014/C 249/01). Esta determinación se realiza:
- ☐ A partir de cuentas individuales.
- ☐ A partir de cuentas consolidadas de la sociedad matriz<sup>18</sup>.

(Nota: debe marcar con una X una y solo una de las casillas anteriores)

<sup>18</sup> Si se marca la opción “cuentas consolidadas de la sociedad matriz” deben aportar carta de patrocinio (Documento B003.5) en la que la sociedad matriz declare que prestará a la filial el apoyo financiero que, en su caso, necesite para ejecutar el proyecto o desarrollar la actividad a la que se destina estas ayudas.



12. En relación con la financiación de la solicitud propuesta:

☐ No ha solicitado ni recibido otras subvenciones o ayudas, para la misma inversión subvencionable por el presente Programa de apoyo, procedentes de cualquier Administración, organismo o entidad pública, nacional, de la Unión Europea o internacional.

☐ Ha solicitado y/o recibido las siguientes subvenciones o ayudas, para la misma inversión subvencionable por el presente Programa de apoyo, procedentes de la/s siguiente/s Administración/es, organismo/s o entidad/es pública/s, nacional/es, de la Unión Europea o internacional/es, por el importe/s que asimismo se especifica/n:

Entidad concedente: .....

Importe ayuda: .....

Programa: .....

Indicar estado de la ayuda (solicitada/concedida/pagada):

.....

*(Nota: debe marcar con una X una y solo una de las casillas anteriores. Si marca la segunda opción, debe cumplimentar los datos que se indican)*

13. En relación a la posibilidad de obtener un pago anticipado si resultase beneficiario, en las condiciones especificadas en la convocatoria, para el que deberá constituir previamente la correspondiente garantía en la Caja General de Depósitos:

☐ Solicita el abono del anticipo que corresponda.

☐ Renuncia a la posibilidad de percibir el abono de un pago anticipado.

*(Nota: debe marcar con una X una y solo una de las casillas anteriores)*

14. Se compromete a comunicar de inmediato al órgano instructor cualquier modificación o variación de las circunstancias anteriores, así como de las condiciones de ejecución del proyecto contempladas en la solicitud que se produzca durante el periodo de instrucción del procedimiento de concesión por causas sobrevenidas, y que determine la imposibilidad de ejecutar el proyecto en los plazos y condiciones planteadas, siempre antes de que se dicte la resolución de concesión definitiva.

*(Firma electrónica del representante legal de la entidad solicitante)*



## MODELO B.4. DECLARACIÓN DE CESIÓN Y TRATAMIENTO DE DATOS EN RELACIÓN CON LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (PRTR)

Don/Doña ....., con DNI ....., como Consejero Delegado / Gerente / *(indicar cargo que justifica la representación)* de la entidad ....., con NIF ....., y domicilio fiscal en ..... con poder suficiente según obra acreditado en el procedimiento de concesión de subvenciones, representando a la entidad como solicitante de ayudas financiadas con recursos provenientes del PRTR, y en caso de resultar beneficiaria de la convocatoria, declara conocer la normativa que es de aplicación, en particular las siguientes apartados del artículo 22, del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:

1. La letra d) del apartado 2: «recabar, a efectos de auditoría y control del uso de fondos en relación con las medidas destinadas a la ejecución de reformas y proyectos de inversión en el marco del plan de recuperación y resiliencia, en un formato electrónico que permita realizar búsquedas y en una base de datos única, las categorías armonizadas de datos siguientes:
  - i. El nombre del perceptor final de los fondos;
  - ii. el nombre del contratista y del subcontratista, cuando el perceptor final de los fondos sea un poder adjudicador de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional en materia de contratación pública;
  - iii. los nombres, apellidos y fechas de nacimiento de los titulares reales del perceptor de los fondos o del contratista, según se define en el artículo 3, punto 6, de la Directiva (UE) 2015/849 del Parlamento Europeo y del Consejo (26);
  - iv. una lista de medidas para la ejecución de reformas y proyectos de inversión en el marco del plan de recuperación y resiliencia, junto con el importe total de la financiación pública de dichas medidas y que indique la cuantía de los fondos desembolsados en el marco del Mecanismo y de otros fondos de la Unión».
2. El apartado 3: «Los datos personales mencionados en el apartado 2, letra d), del presente artículo solo serán tratados por los Estados miembros y por la Comisión a los efectos y duración de la correspondiente auditoría de la







aprobación de la gestión presupuestaria y de los procedimientos de control relacionados con la utilización de los fondos relacionados con la aplicación de los acuerdos a que se refieren los artículos 15, apartado 2, y 23, apartado 1. En el marco del procedimiento de aprobación de la gestión de la Comisión, de conformidad con el artículo 319 del TFUE, el Mecanismo estará sujeto a la presentación de informes en el marco de la información financiera y de rendición de cuentas integrada a que se refiere el artículo 247 del Reglamento Financiero y, en particular, por separado, en el informe anual de gestión y rendimiento».

Conforme al marco jurídico expuesto, manifiesta acceder a la cesión y tratamiento de los datos con los fines expresamente relacionados en los artículos citados.

*(Firma electrónica del representante legal de la entidad solicitante)*



## MODELO B.5. DECLARACIÓN DE AUSENCIA DE CONFLICTO DE INTERESES (DACI)

**Subvención:** Segunda convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, correspondiente al ejercicio 2024.

**Órgano convocante:** Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Don/Doña ....., con DNI ....., como Consejero Delegado / Gerente / (indicar cargo que justifica la representación) de la entidad ....., con NIF ....., y domicilio fiscal en ....., con poder suficiente según obra acreditado en el procedimiento de concesión de subvenciones.

Al objeto de garantizar la imparcialidad en el procedimiento de subvención arriba referenciado, la persona abajo firmante, como participante directa o indirecta en el proceso de ejecución del expediente, DECLARA:

**Primero.** Su compromiso y el de la persona jurídica o entidad a la que representa con los estándares más exigentes en relación con el cumplimiento de las normas jurídicas, éticas y morales, adoptando las medidas necesarias para prevenir y detectar el fraude, la corrupción y los conflictos de intereses, comunicando en su caso a las autoridades que proceda los incumplimientos observados.

**Segundo.** Adicionalmente, atendiendo al contenido del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, manifiesta su compromiso y el de la persona jurídica o entidad que representa de respetar los principios de economía circular y evitar impactos negativos significativos en el medio ambiente («DNSH» por sus siglas en inglés «do no significant harm») en la ejecución de las actuaciones llevadas a cabo en el marco de dicho Plan; que no incurren en doble financiación; y que, en su caso, no les consta riesgo de incompatibilidad con el régimen de ayudas de Estado.

**Tercero.** Estar informado él mismo/ella misma, y la persona jurídica o entidad que representa, de lo siguiente:

1. Que el artículo 61.3 «Conflicto de intereses», del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio (Reglamento financiero de la UE) establece que «existirá conflicto de intereses cuando el ejercicio imparcial y objetivo de las funciones se vea comprometido por razones familiares, afectivas, de afinidad política o



*nacional, de interés económico o por cualquier motivo directo o indirecto de interés personal», y que el artículo 205 «Contratos de ejecución» del mismo Reglamento establece que «cuando la ejecución de la acción o del programa de trabajo requiriera la adjudicación de un contrato, el beneficiario podrá adjudicar el contrato con arreglo a sus prácticas de compra habituales, siempre que el contrato se adjudique a la oferta económicamente más ventajosa o, cuando proceda, a la oferta que ofrezca el precio más bajo, evitando cualquier conflicto de intereses».*

2. Que el artículo 64 «Lucha contra la corrupción y prevención de los conflictos de intereses» de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, define el conflicto de interés como *«cualquier situación en la que el personal al servicio del órgano de contratación, que además participe en el desarrollo del procedimiento de licitación o pueda influir en el resultado del mismo, tenga directa o indirectamente un interés financiero, económico o personal que pudiera parecer que compromete su imparcialidad e independencia en el contexto del procedimiento de licitación».*

3. Que el artículo 23 «Abstención», de la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece que deberán abstenerse de intervenir en el procedimiento *«las autoridades y el personal al servicio de las Administraciones en quienes se den algunas de las circunstancias señaladas en el apartado siguiente»*, siendo éstas:

- a) Tener interés personal en el asunto de que se trate o en otro en cuya resolución pudiera influir la de aquél; ser administrador de sociedad o entidad interesada, o tener cuestión litigiosa pendiente con algún interesado.
- b) Tener un vínculo matrimonial o situación de hecho asimilable y el parentesco de consanguinidad dentro del cuarto grado o de afinidad dentro del segundo, con cualquiera de los interesados, con los administradores de entidades o sociedades interesadas y también con los asesores, representantes legales o mandatarios que intervengan en el procedimiento, así como compartir despacho profesional o estar asociado con éstos para el asesoramiento, la representación o el mandato.
- c) Tener amistad íntima o enemistad manifiesta con alguna de las personas mencionadas en el apartado anterior.
- d) Haber intervenido como perito o como testigo en el procedimiento de que se trate.
- e) Tener relación de servicio con persona natural o jurídica interesada directamente en el asunto, o haberle prestado en los dos últimos años servicios profesionales de cualquier tipo y en cualquier circunstancia o lugar.

4. Que el artículo 24 «Recusación», de la Ley 40/2015, de 1 octubre, establece que podrá promoverse recusación por los interesados en cualquier momento de la tramitación del procedimiento en los casos en que concurran, en las autoridades y el personal al servicio de las Administraciones, motivos de abstención, siendo éstos:



- a) Tener interés personal en el asunto de que se trate o en otro en cuya resolución pudiera influir la de aquél; ser persona administradora de sociedad o entidad interesada, o tener cuestión litigiosa pendiente con alguna persona interesada.
- b) Tener un vínculo matrimonial o situación de hecho asimilable y el parentesco de consanguinidad dentro del cuarto grado o de afinidad dentro del segundo, con cualquiera de las personas interesadas, con las personas administradoras de entidades o sociedades interesadas y también con las personas asesoras, representantes legales o mandatarias que intervengan en el procedimiento, así como compartir despacho profesional o estar asociado con éstos para el asesoramiento, la representación o el mandato.
- c) Tener amistad íntima o enemistad manifiesta con alguna de las personas mencionadas en el apartado anterior.
- d) Haber intervenido como perito o como testigo en el procedimiento de que se trate.
- e) Tener relación de servicio con persona natural o jurídica interesada directamente en el asunto, o haberle prestado en los dos últimos años servicios profesionales de cualquier tipo y en cualquier circunstancia o lugar.

**Cuarto.** Que él mismo/ella misma y la persona jurídica o entidad que representa, así como los administradores, representantes y resto de personas con capacidad de toma de decisiones o control sobre dicha persona jurídica o entidad, no se encuentran incursos en ninguna situación que pueda calificarse de conflicto de intereses de las indicadas en el artículo 61.3 del Reglamento Financiero de la UE, y que, de acuerdo con lo que les consta, no concurre en el caso ninguna causa de abstención o recusación de los artículos 23 y 24 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, que pueda afectar al procedimiento de subvención arriba referenciado.

**Quinto.** Que se compromete a poner en conocimiento del órgano administrativo impulsor del procedimiento de subvención arriba referenciado, sin dilación, cualquier situación de conflicto de intereses o causa de abstención o recusación que dé o pudiera dar lugar a dicho escenario.

**Sexto.** Que ha suministrado información exacta, veraz y completa en el marco del presente expediente y conoce que una declaración de ausencia de conflicto de intereses que se demuestre que sea falsa, acarreará las consecuencias administrativas y/o judiciales que establezca la normativa de aplicación.

**Séptimo.** Que se compromete a actualizar esta declaración con la mayor diligencia posible en el caso de que se modifique su situación o la de la entidad a la que representa.

Y para que conste, se firma la presente declaración.





*(Firma electrónica del representante legal de la entidad solicitante)*

FIRMADO por : JOSE ALFONSO GALVEZ SALINAS. A fecha: 21/10/2024 05:29 PM  
DIRECTOR GENERAL DE ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD  
Total folios: 96 (80 de 96) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S31A097A197770D3BEDB8F. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





### MODELO B.6.1. FORMULARIO DE VERIFICACIÓN DE CAPACIDAD FINANCIERA.

Este modelo puede encontrarse disponible para su descarga en la sede electrónica y en la plataforma de presentación de solicitudes de subvenciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (TAYS).





### MODELO B.6.3. MODELO DE CARTA DE RESPALDO DE TERCEROS.

Yo, ..... con  
DNI..... en representación de la entidad .....  
....., en la que ocupo el cargo de .....  
....., por la presente certifico que si el proyecto  
.....  
para el cual ..... (*nombre de la entidad solicitante*) solicita la subvención con cargo a la segunda convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital es seleccionado, y si  
..... (*nombre de la entidad solicitante*) no puede cumplir con sus obligaciones contractuales con respecto a la financiación de este proyecto, .....  
(*nombre de la entidad que respalda*) asumirá la plena responsabilidad de proporcionar el respaldo necesario para garantizar que se cumpla la contribución financiera de  
..... (*nombre de la entidad solicitante*) para completar el proyecto.

(Firma electrónica del representante legal de la entidad que respalda)



## PARTE C. CUMPLIMIENTO CON LA LEGISLACIÓN Y POLÍTICA AMBIENTAL

Don/Doña....., de  
nacionalidad ....., con NIF/NIE ....., en  
su propio nombre y en representación de  
.....,  
con NIF número .....,

La representación la ostenta en virtud de .....  
(indique el tipo de acreditación que demuestra la representación y que conste en la solicitud. Por ejemplo:  
Administrador único / poderes notariales de fecha xxx / Atribución de competencias por Consejo de  
Administración de fecha xxx / etc.)

### DECLARA

Que ha presentado solicitud para el proyecto denominado

.....

.....

.....

y que todas las actividades que requiere para su desarrollo, teniendo en cuenta todas las fases del ciclo de vida del proyecto, cumplen lo siguiente:

A. No ocasionan un perjuicio significativo a los siguientes objetivos medioambientales, según el artículo 17 del Reglamento (UE) nº 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles mediante la implantación de un sistema de clasificación (o «taxonomía») de las actividades económicas medioambientalmente sostenibles:

1. Mitigación del cambio climático: la actividad no da lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
2. Adaptación al cambio climático: la actividad no provoca un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos.
3. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos: la actividad no va en detrimento del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas, y del buen estado ecológico de las aguas marinas.



4. Economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos: la actividad no genera importantes ineficiencias en el uso de materiales o en el uso directo o indirecto de recursos naturales; no da lugar a un aumento significativo de la generación de residuos, el tratamiento mecánico-biológico, la incineración o el depósito en vertedero de residuos; ni la eliminación de residuos a largo plazo puede causar un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente.
  5. Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo: la actividad no da lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo.
  6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas: la actividad no va en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas, o va en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión.
- B. Se adecúan a las características y condiciones fijadas para la medida y submedida del Componente y reflejadas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que se recogen en el anexo I de esta convocatoria y en el anexo IV de las bases reguladoras.
- C. Cumplirán la normativa medioambiental vigente a nivel nacional, de la Unión Europea e internacional que resulte de aplicación en materia de, entre otras, calidad y evaluación ambiental, aguas, suelos, cambio climático y transición energética, biodiversidad, ruido, residuos, economía circular y responsabilidad ambiental.
- D. Las actividades que se desarrollan no están excluidas para su financiación por el Plan conforme a la [Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia \(2021/C 58/01\)](#), a la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España y a su correspondiente Anexo. Las actividades excluidas son las establecidas en el artículo 5.2.b) de las bases reguladoras.
- E. No causan efectos directos sobre el medioambiente, ni efectos indirectos primarios en todo su ciclo de vida, entendiendo como tales aquéllos que pudieran materializarse tras su finalización, una vez realizada la actividad.

El incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos en la presente declaración dará lugar a la obligación de devolver las cantidades percibidas y los intereses de demora correspondientes.

*(Firma electrónica del representante legal de la entidad solicitante)*



## PARTE D. MEMORIA TÉCNICA Y FINANCIERA

### MODELO D.0. MEMORIA TÉCNICA Y FINANCIERA

#### 1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO PROPUESTO

##### 1.1. Descripción general del proyecto propuesto para el que se solicita subvención incluyendo necesidades y objetivos (debe ser consistente con la Parte A)

##### 1.2. Contribución del proyecto propuesto y resultados esperados

##### 1.3. Descripción de las actividades del proyecto propuesto conforme a la siguiente estructura, desglosado por actividad:

- a. objetivo **específico** de la actividad y cómo esto contribuye/se relaciona con los objetivos generales del proyecto propuesto;
- b. descripción de las **tareas** necesarias para la implementación de la actividad, incluida la información cuantitativa relevante relativa a la actividad en cuestión y las partes interesadas pertinentes, organismo/s de ejecución, procedimientos de autorización y aprobación y líneas de autoridad;
- c. **productos/ resultados** esperados y su cuantificación;
- d. **duración** o plazo de ejecución de la actividad;
- e. **interdependencias** entre las actividades (por ejemplo, fin a inicio, inicio a inicio, fin a fin, inicio a fin); si no hay dependencia entre las actividades esto debe estar claramente reflejado; explicar si una actividad está en el camino crítico.



**Actividad 1:****Título:**

a) Objetivo:

b) Tareas:

c) Producto/resultados:

d) Duración:

e) Interdependencias:



**Actividad N:****Título:**

a) Objetivo:

b) Tareas:

c) Producto/resultados:

d) Duración:

e) Interdependencias:

**1.4. Descripción de la ubicación de los trabajos que son objeto del estudio y su georreferenciación****1.5. Visión general de la planificación del proyecto**

Adjunte adicionalmente el diagrama de Gantt del proyecto según el modelo D1 establecido, disponible para su descarga en la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS).





## 2. MADUREZ DE LA PROPUESTA

Este apartado se cumplimentará de conformidad con las instrucciones recogidas en Documento de Apoyo a la Elaboración de la Memoria Técnica y Financiera (DAEM), publicado para cada línea de actuación.

### 2.1. Disponibilidad de permisos y autorizaciones

### 2.2. Garantía de inicio de la ejecución

Fecha prevista de inicio de la ejecución: \_\_\_\_\_

*(Esta fecha es relevante para los proyectos que tengan intención de iniciarse inmediatamente a partir de la fecha de presentación de la solicitud, pues en cualquier caso todos estarán obligados a iniciarse como muy tarde al mes de publicarse la propuesta de resolución provisional de concesión)*

- ☐ Marcando la presente casilla **declaro el compromiso de presentar la acreditación del inicio de la ejecución del proyecto no más tarde de un (1) mes desde la notificación de la propuesta de resolución provisional**, sin condicionar el inicio a la previa publicación de la resolución definitiva de concesión de las ayudas, por medio de alguno de los medios de acreditación especificados en el subcriterio M.2 del anexo II de la convocatoria.

### 2.3. Solidez financiera del proyecto



### 3. IMPACTO DEL PROYECTO PROPUESTO

Este apartado se cumplimentará de conformidad con las instrucciones recogidas en la guía del solicitante.

#### 3.1. Tamaño del proyecto e impacto de la propuesta en el sector

#### 3.2. Demanda atendida por el solicitante

#### 3.3. Efecto tractor de la inversión

#### 3.4. Contribución de la propuesta a la igualdad de género



## 4. CALIDAD DE LA PROPUESTA

### 4.1. Descripción de la propuesta, programación de recursos y cronograma asociados, y coherencia entre los objetivos previstos y el proyecto presentado

### 4.2. Programa de explotación y mantenimiento

### 4.3. Aceptación social y difusión pública del proyecto





4.4. Matriz de evaluación de riesgos por actividades

Actividad N°	Riesgo	Impacto (Alto/Bajo)	Probabilidad (Alta/Baja)	Control (Bajo control/ Fuera de control)	Medidas mitigadoras

FIRMADO por : JOSE ALFONSO GALVEZ SALINAS. A fecha: 21/10/2024 05:29 PM  
DIRECTOR GENERAL DE ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD  
Total folios: 96 (91 de 96) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S31A097A197770D3BEDB8F. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





## 5. RELEVANCIA GLOBAL

### 5.1. Contribución de la propuesta al desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, a los objetivos de la segunda convocatoria y a la estrategia de movilidad a nivel país

### 5.2. Complementariedad de la propuesta con otros proyectos financiados por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con vistas a optimizar el impacto de las inversiones a nivel nacional, garantizando el equilibrio territorial

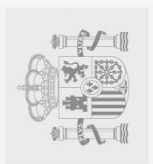
### 5.3. Contribución de la propuesta a la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)





## 6. INFORMACIÓN ECONÓMICA

Con base en la información aportada a través de la herramienta TAYS y los datos obtenidos de la tabla de cálculo de Análisis Coste-Beneficio, se debe realizar una descripción general **de los costes previstos para cada una de las actividades del proyecto**, donde se pueda conocer, como mínimo: el importe total de cada una de las actividades y apartados, los costes subvencionables y los costes no subvencionables.





## 7. ANEXOS

*Toda la información relevante para evaluar el proyecto propuesto estará recogida en esta memoria. No obstante, el solicitante podrá adjuntar documentación adicional de apoyo que acredite o justifique la información recogida en la Memoria Técnica y Financiera, indicándose debidamente en cada sección de la misma los anexos que contienen tal información.*

*Se deberá adjuntar el diagrama de Gantt del proyecto, de conformidad con el modelo D1 establecido, que estará disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMS.*

*Se deberá aportar, excepto en los proyectos que se integren en la Medida 3, un informe de Análisis Coste-Beneficio (ACB), que se realizará siguiendo una metodología reconocida por la Unión Europea. Junto con este informe ACB, se deberá aportar la hoja de cálculo, de conformidad con el modelo D2 establecido, que estará disponible para su descarga en la sede electrónica del MITMS, cumplimentada con los datos empleados en el informe de Análisis Coste-Beneficio.*

*El resto de los anexos se aportarán en la sede electrónica del MITMS (documentos D3).*

Anexo 1:

Anexo 2:

.....

Anexo n:

*(Firma electrónica del representante legal de la entidad solicitante)*



## MODELO D.1. MODELO DE DIAGRAMA DE GANTT

Este modelo puede encontrarse disponible para su descarga en la sede electrónica y en la plataforma de presentación de solicitudes de subvenciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (TAYS).

## MODELO D.2. MODELO DE CÁLCULO DE ANÁLISIS COSTE-BENEFICIO

Este modelo puede encontrarse disponible para su descarga en la sede electrónica y en la plataforma de presentación de solicitudes de subvenciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (TAYS).



## ANEXO IV

**Modelo de Pronunciamiento/Dictamen del Auditor a incluir en el informe sobre la cuenta justificativa del beneficiario para acreditar el cumplimiento de los objetivos expresados en el artículo 21.4.a) de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril.**

*Declaro que he analizado la normativa reguladora de la subvención, al igual que la correspondiente convocatoria y la orden de concesión, así como toda aquella documentación que determina las obligaciones impuestas al beneficiario de la subvención, y las obligaciones impuestas al auditor respecto de la revisión a realizar. Al mismo tiempo, se han aplicado los procedimientos recogidos en las bases reguladoras y en la convocatoria de la subvención para comprobar la efectiva realización por el beneficiario de las actividades subvencionadas. En conclusión, de todo ello, se acredita que:*

1. La subvención recibida por  
el expediente clave PATSYD/24/00\_\_\_\_, (beneficiario), en  
denominado

\_\_\_\_ (denominación del proyecto) se ha empleado para la finalidad para la que fue otorgada, según lo recogido en la solicitud de subvención del beneficiario y en las posteriores modificaciones autorizadas por el órgano concedente, y que se han cumplido los hitos y objetivos de acuerdo con los indicadores definidos en la resolución definitiva.

*En concreto, se acredita el cumplimiento del hito CID 101, al haberse ejecutado y finalizado todas las actividades incluidas en la solicitud del beneficiario (y las modificaciones que han sido autorizadas por el órgano concedente) en los términos establecidos por las bases reguladoras, la convocatoria y la resolución de concesión, antes del 30 de junio de 2026.*

2. Se ha comprobado la existencia de evidencias respecto a la realidad de las actuaciones desarrolladas y se ha verificado la coherencia entre los gastos e inversiones justificadas y la naturaleza de las actuaciones subvencionadas.

