

ESPAÑA PUEDE.



**PLAN DE RECUPERACIÓN,
TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA**

#PlanEspañaPuede

Expresión de interés

Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Introducción

El pasado 7 de octubre, el Gobierno presentó el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, entendido como un proyecto de país que orienta la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, la reconstrucción sólida, inclusiva y resiliente tras la crisis de la COVID, dando respuesta a los retos de la próxima década. El nuevo Fondo de Recuperación *Next Generation EU* permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes. En efecto, el acuerdo del Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, un 11% del PIB de 2019.

La movilización de un volumen tan importante de recursos abre una oportunidad extraordinaria para nuestro país, comparable a los procesos de transformación económica producidos a raíz de la incorporación a las Comunidades Europeas en los años 80 o la creación del Fondo de Cohesión europeo en mitad de los 90. Permitirá no solo la superación de la crisis y la recuperación del empleo, sino que facilitará la modernización de nuestra economía, para que esa recuperación sea verde, digital, inclusiva y social. Se pondrán en marcha transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares, respetuosas con los límites impuestos por el medio natural y eficientes en el uso de recursos.

La línea de actuación "Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano" se enmarca en la componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España. Presenta como objetivos principales:

- Acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes o capitales de provincia.
- Fomentar la transformación del transporte público de viajeros y mercancías hacia una actividad de cero emisiones.
- Reducir la utilización del vehículo privado en entornos urbanos y metropolitanos, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa, contribuyendo así a los objetivos de cambio modal.
- Impulsar la digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte.

Los créditos disponibles en la línea de actuación “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano” de la componente 1 se gestionarán a través de tres mecanismos principales:

1. Transferencias a Comunidades Autónomas para el desarrollo de proyectos de su competencia, que puedan ser elegibles dentro de las componentes indicadas.
2. Transferencias a Ayuntamientos y entidades públicas del ámbito municipal, según el procedimiento que se establezca, para el desarrollo de proyectos de su competencia, que puedan ser elegibles dentro de la componente indicada.
3. Líneas de subvenciones a empresas privadas.

Entre los proyectos elegibles, dentro del ámbito competencial de los Ayuntamientos y de ejecución directa por su parte, se podrían encontrar:

- Proyectos de tipo “global” a presentar por ayuntamientos para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, que recojan el conjunto de inversiones que requiere esa implantación: Sistemas de control semafóricos, de “enforcement”, etc.
- Proyectos de transformación de flotas de transporte público propulsadas por energías alternativas.
- Medidas destinadas a la priorización del transporte colectivo con el objetivo de asegurar trayectos expeditos y sin interrupciones para los pasajeros de transporte colectivo (como por ej. autobús).
- Proyectos específicos relacionados con el fomento de la movilidad ciclista.
- Implantación de proyectos de itinerarios peatonales.
- Implantación de sistemas de transporte a la demanda en zonas periurbanas de menos densidad.
- Aparcamientos disuasorios.
- Actuaciones de mejora de la accesibilidad del sistema de transporte público.
- Proyectos de impulso al transporte ferroviario de competencia local en entornos urbanos y metropolitanos.
- Planes de transporte al trabajo a través del transporte colectivo, implantación de medidas de movilidad sostenible al trabajo, implantación del transporte en autobús a los centros laborales.
- Proyectos de digitalización.

Para garantizar la eficacia del Plan y asegurar la eficiencia en el desarrollo de los distintos proyectos, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lanza la presente convocatoria de expresiones de interés dirigida a Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes o capitales de provincia, con objeto de alcanzar una definición más detallada del programa, mediante el conocimiento más amplio de proyectos viables orientados a la descarbonización de la movilidad urbana y la mejora de la calidad del aire, así como a la mejora de la sostenibilidad y digitalización del transporte de viajeros y mercancías, lo que facilitará una definición del plan que fomente el lanzamiento de proyectos de impacto.

Consideraciones generales

Se invita a las capitales de provincia y a los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes en contribuir a esta expresión de interés, sin perjuicio de los destinatarios finales de las subvenciones previstas por el MITMA pudieran ampliarse a entidades locales de otras dimensiones en determinados casos específicos, en base a los siguientes criterios:

Nota: Es importante distinguir entre el ámbito final del plan, aún no determinado, y el ámbito de la manifestación de interés, de carácter informativo y por tanto con un carácter más amplio.

- Cada Ayuntamiento presentará un formulario para cada proyecto que se quieran presentar. Se podrá añadir un documento explicativo de máximo 10 páginas que incluya más información sobre los proyectos presentados (10 páginas para el conjunto de todos los proyectos que se incluyan en los formularios)
- Sin perjuicio de que se trata de un trámite informativo, se destaca que es previsible que los proyectos elegibles tengan una limitación en cuanto a presupuesto mínimo en torno a medio millón de euros. Nótese que un proyecto puede aglutinar distintas actividades de menor importe. En todo caso, al ser un trámite informativo, pueden incluirse en el formulario proyectos de menor importe.
- No podrán ser objeto de financiación costes operativos de servicios de transporte, pérdidas de ingresos durante el periodo de la pandemia, actuaciones de conservación y mantenimiento ni, en principio, estudios y/o proyectos aislados.
- Es deseable que se trate de proyectos “maduros”, en fases avanzadas de definición, ya que hay que tener en cuenta el ámbito temporal del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Se priorizarán los proyectos que puedan ser efectivamente implementados antes de diciembre de 2023. En todo caso, se es consciente de que el concepto de “madurez” es un concepto poco concreto y que el nivel de madurez requerido para poder finalizar la actuación en un periodo de 3 años puede variar mucho según su alcance (no es lo mismo proyectos de digitalización que proyectos de obra civil). Por ello, el criterio de madurez se analizará desde una perspectiva amplia en esta fase.
- A efectos de presentar los proyectos a través del formulario, se pueden presentar proyectos que hayan iniciado su ejecución desde marzo de 2020 siempre que no hayan finalizado y tengan todavía inversión pendiente de ejecutar (este criterio se determina para poder tener un conocimiento máximo del entorno actual, pero su futura inclusión dependerá de decisiones posteriores).
- Es previsible que tengan preferencia los proyectos que tengan un nivel alto de consenso entre las administraciones territoriales afectadas por el proyecto, así como con el resto de actores involucrados (sociedad civil, sectores económicos etc.).
- Aunque en esta fase no será necesario presentarlo, debe tenerse en cuenta que es previsible que, en el momento de otorgar las ayudas, sea necesario disponer de un

análisis de ACB (análisis de coste-beneficio) que justifiquen la actuación, en la línea seguida por los fondos europeos.

- Será necesario cumplir con el principio de "Do not significant harm". Sin embargo, por el momento, no se solicita información de este aspecto.
- Debe tenerse en cuenta que, aunque no se descartan, no es previsible que con estos fondos puedan financiarse actuaciones de obra pública de gran presupuesto, por lo que es deseable centrar los esfuerzos en proyectos de digitalización y sostenibilidad.

Se garantizará la confidencialidad de la información enviada y el reconocimiento de la propiedad intelectual.

La presentación de una expresión de interés **no genera ningún derecho al acceso a la potencial financiación que pueda convocarse por la Administración para la consecución de los objetivos propuestos, ni ninguna obligación a la Administración.**

Presentación de expresiones de interés

Las expresiones de interés se podrán enviar **hasta el día 12 de marzo**. Las expresiones recibidas después de esta fecha no serán tenidas en cuenta. Para ello se ha habilitado un cuestionario web en la página del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

ESPAÑA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

**ESPAÑA
PUEDE.**