

Preguntas Generales de Transporte y Movilidad

08/04/22



Respuesta actualizada o ampliada

1.1 ¿Qué es un ecoincentivo? ¿Quién puede solicitarlo?

Por definición, los ecoincentivos son una serie de ayudas o iniciativas encaminadas a facilitar o impulsar el uso y/o adquisición de bienes y servicios que no son dañinos con el medio ambiente. El Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR) incluye una partida de 120 millones de euros para incentivar, a través de eco-incentivos el desarrollo y uso de servicios de transporte de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos. Así se pretende consolidar y aumentar la cuota modal del transporte ferroviario y marítimo. El coste subvencionable es el coste externo ahorrado, que en este caso depende de la reducción de las emisiones contaminantes que se consiga con el trasvase de la carretera al tren o los buques.

Coste Externo Carretera – Coste Externo Mar o FFCC= coste externo subvencionable.

- 1- En el caso del sector ferroviario, al tratarse de una ayuda de choque, se canalizará directamente a través de las empresas ferroviarias que prestan los servicios de transporte en el mercado objetivo (ayudas a la oferta). Es decir, se facilitará que los operadores de transporte de mercancías (de todo tipo) obtengan más oferta a precios más competitivos. La ayuda no podrá superar el 50% del coste subvencionable y variará en función del incremento de tráficos respecto del año de referencia y el desempeño ambiental del tren (eficiencia, tipo de tracción, etc.) Los operadores ferroviarios solicitarán los ecoincentivos sobre los tráficos del año anterior. Para ello deben informar por ejemplo del tipo de tracción del tren, las toneladas-km netas y las toneladas.km brutas remolcadas; Y tendrán que informar de sus tráficos, así como someterse a controles y auditorías.
- 2- En el caso de los ecoincentivos marítimos, será una ayuda a la demanda, dirigida a los usuarios de los servicios de transporte marítimo de carga rodada, y la ayuda será proporcional al mérito socioambiental generado por el uso de los servicios marítimos. No todos los servicios marítimos son elegibles. En concreto, estarán cubiertos por este tipo de ayudas los servicios marítimos regulares especializados en carga ro-ro acompañada y no acompañada con tres o más salidas semanales, que cumplan con determinadas condiciones de carácter ambiental. El ecoincentivo cubrirá el 100% del ahorro unitario de costes externos de la línea (impacto medioambiental), con el límite previsto del 30% del coste del flete marítimo. Así, se calcula el ahorro de costes por línea en función de un camión tipo que utiliza el servicio marítimo para cubrir su trayecto, frente al que lo cubre sólo por carretera.

1.2 ¿El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia contempla ayudas para proyectos en los que esté implicado el transporte público del taxi?

El Taxi, como actor relevante en nuestro transporte público, es una importante palanca para que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) logre alcanzar los objetivos que se ha marcado de

reducción de la dependencia del vehículo privado e impulso de la sostenibilidad del transporte en general, y del taxi en particular.

En concreto, el componente 1 del PRTR dedica 2.000 millones al Plan de incentivos a la instalación de puntos de recarga, la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y a la innovación en electromovilidad, recarga e hidrógeno verde, gestionado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.

Las ayudas para la adquisición de turismos eléctricos se articulan a través del Plan Moves III, que se aprobó en abril con un presupuesto inicial de 400 millones, ampliable a 800 millones de euros. El plan incluye una ayuda adicional del 10% a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible que se destinen al servicio de taxi (M1), entre otras subvenciones.

Asimismo, existen ayudas previstas en otros componentes de las que también se puede beneficiar el sector del taxi, por ejemplo, en materia de ayuda a la digitalización de pymes y micropymes.

1.3 Dentro de un contrato mixto de servicio de mantenimiento y nuevas instalaciones. ¿Es posible justificar los gastos correspondientes a las Inversiones realizadas extrayendo de la certificación mensual las cantidades ejecutadas relacionadas, por ejemplo, con cámaras lectura automática de matrícula para un control de accesos en una ZBE o las correspondientes a la instalación de equipos radar de control de velocidad para la disuasión y pacificación del tráfico de una zona determinada?

En la certificación deberán estar diferenciados los costes subvencionables de los no subvencionables de forma que sean claramente identificables y auditables. En todo caso, los gastos de operación y mantenimiento no son subvencionables.

1.4 En la “línea de ayudas a empresas para retrofit y adaptación de remolques y semirremolques a transporte intermodal” para la modificación que se realiza sobre la unidad de potencia de un vehículo para que pueda funcionar con un porcentaje de combustibles alternativos ¿qué combustibles alternativos serían? ¿Se contemplan las remasterizaciones por motores propulsados al 100% con gas?

En principio, sólo cumplen con los criterios medioambientales definidos para las ayudas de los fondos europeos Next Generation los *retrofit* totales que transformen un vehículo de combustión en uno que pueda propulsarse al 100% mediante un motor eléctrico o por pila de combustible (hidrógeno). En todo caso, se tendrá información más detallada cuando se publiquen las respectivas convocatorias.

Estas ayudas, incluidas en el Componente 1, se gestionarán por parte de las Comunidades Autónomas, previa transferencia de fondos realizada desde el Estado, siguiendo unos criterios de reparto para cada Comunidad Autónoma que serán acordados en Conferencia Sectorial. Las CCAA gestionarán y abonarán las ayudas a las empresas de transporte según los vehículos inscritos en sus respectivos territorios.

1.5 ¿Cuál es el objeto de las transferencias que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana va a realizar a las Comunidades Autónomas (CCAA)?

Con estas ayudas se busca impulsar la transformación sostenible y digital del sistema de transporte público, proyectos que faciliten la movilidad activa, como la peatonalización de las calles o la creación de infraestructura ciclista, y otras actuaciones. En definitiva, se quiere transformar las ciudades para garantizar la mejora de la calidad de vida, del aire y de la salud de los ciudadanos, a través de una considerable reducción de las emisiones contaminantes y de un cambio en los hábitos de movilidad cotidiana.

1.6 ¿En qué línea de inversión del Plan de Recuperación se enmarcan las transferencias a las CCAA?

Las ayudas se enmarcan en dos componentes del Plan. Por un lado, el componente 1, denominada “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, a través de la cual las CCAA recibirán 1.300 millones en transferencias del Estado. Mitma gestiona el programa en colaboración con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco).

Por otra parte, el componente 6, “Movilidad sostenible, segura y conectada”, liderado por Mitma, que transferirá a las comunidades y ciudades autónomas 220 millones para proyectos de digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local.

1.7 ¿Cómo se desglosan las transferencias a las CCAA en materia de movilidad?

Los 1.520 millones de euros asignados a las comunidades y ciudades autónomas se desglosan en:

- 1.010 millones de euros para proyectos de digitalización del transporte autonómico y de transformación de la movilidad en entornos metropolitanos, repartidos en dos líneas:
 - 900 millones de euros para la creación o funcionamiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) en los entornos metropolitanos y para la transformación del transporte público. Estas actuaciones deben realizarse por parte de las comunidades y ciudades autónomas con el fin de contribuir a la transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano y al funcionamiento de las ZBE que sean implantadas en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia,

que concentran al 50% de la población española. Está previsto financiar el 100% del coste de las actuaciones.

- 110 millones de euros para actuaciones de digitalización del transporte autonómico: servicios administrativos, sistemas de gestión de transporte a la demanda o soluciones de pago integradas, entre otras cuestiones.
- 510 millones de euros para actuaciones de renovación de flotas de empresas privadas de transporte de viajeros y mercancías (400 millones de euros) y la digitalización de esas empresas (110 millones de euros), a través de convocatorias de ayudas por concurrencia simple que gestionarán las comunidades y ciudades autónomas.

1.8 ¿Qué porcentaje de los proyectos se financiará con cargo a los fondos europeos y en qué plazos?

Estas cuestiones se detallarán en las correspondientes convocatorias de ayudas, que están aún pendientes de publicación. Aun así, cabe señalar, como primera estimación, a una cofinanciación de entre el 40% y el 80% de los costes subvencionables. Para actuaciones que se ejecuten en los próximos dos o tres años.

1.9 ¿Son vinculantes las manifestaciones de interés que se han requerido? ¿Se podrá participar en la convocatoria sin haber participado en las manifestaciones?

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lanzó la convocatoria de cinco manifestaciones de interés (MDI) para conocer la opinión real del mercado sobre las medidas propuestas y los proyectos que pudieran ser financiados con cargo a los créditos disponibles en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). El objetivo del Ministerio es garantizar la eficacia del Plan y alcanzar una definición más detallada de los programas, incorporando las necesidades y preferencias de la industria, así como la información disponible acerca de los proyectos concretos que las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales tuvieran identificados y que pudieran ponerse en marcha en un limitado periodo de tiempo. Estas manifestaciones no tienen carácter vinculante, ni condicionan, a favor o en contra, la eventual participación ante la convocatoria de fondos que corresponda, ni implica ninguna obligación para ninguna de las partes.

1.10 ¿Se pueden solicitar ayudas para una actuación en el marco de otras convocatorias relacionadas?

Depende de cada convocatoria.

1.11 ¿Se puede financiar con estos fondos actuaciones de obra pública de gran presupuesto?

No se descartan dichas actuaciones de obra pública de gran presupuesto, pero no es previsible que con dichos fondos puedan financiarse esas actuaciones. Es por eso que sería deseable centrar los esfuerzos en proyectos de digitalización y sostenibilidad, que permitan conseguir los objetivos buscados. No se

trata por tanto de que ese tipo de proyectos de obra civil no sean elegibles, quedando dentro del ámbito de las CCAA la priorización de proyectos a incluir.

1.12 ¿Cuál es el objeto de las ayudas a los Ayuntamientos?

La mejora de la calidad del aire en los entornos urbanos y el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano. En concreto, se subvencionarán actuaciones que contribuyan a la consecución de los siguientes objetivos:

- Acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones
- Fomentar la transformación del transporte hacia una actividad de cero emisiones
- Priorizar el transporte público colectivo en entornos urbanos y metropolitanos e
- impulsar la digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte.

1.13 ¿Qué cantidad de ayudas se destinará a las entidades locales y cómo se concederán?

El total de subvenciones destinadas a proyectos de entidades locales asciende a 1.500 millones de euros, que se concederán a través de convocatorias de ayudas en concurrencia competitiva gestionadas desde Mitma. Las convocatorias, aún pendientes de publicación, tendrán lugar en 2021 y 2022.

1.14 ¿Se puede tener acceso al detalle de los proyectos presentados a las convocatorias de manifestaciones de interés de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada?

Por razones de confidencialidad, no es posible facilitar información concreta o detallada de los proyectos o las entidades/empresas que han presentado propuestas a las manifestaciones de interés (MDI). Encontrará toda la información disponible en el siguiente [enlace](#).

1.15 ¿Cuándo se va a publicar la información de qué ayuntamientos han solicitado la ayuda a municipios para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco de la primera convocatoria que finalizó el pasado 30 de septiembre?

El listado de municipios que han presentado solicitudes en la presente convocatoria se hará público con la publicación de la resolución de concesión de las ayudas.

1.16 Si un solicitante de fondos de la primera convocatoria de 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones ha

solicitado también fondos regionales (de origen FEDER) para complementar una de las actuaciones, ¿debería renunciar a la subvención otorgada para la actuación concreta para la que han recibido los fondos FEDER?

Tal y como se especifica en el artículo 18 de la Orden TMA/892/2021, estas subvenciones no serán compatibles con subvenciones procedentes de otros programas o fondos europeos que pudieran concederse para la misma finalidad. Por tanto, se puede solicitar una subvención en el presente programa si se ha pedido una subvención de fondos europeos siempre y cuando no sea para la misma finalidad. En el caso de que un participante resultara beneficiario de dos subvenciones para la misma finalidad deberá renunciar a una de ellas.

1.17 Estamos preparando los pliegos para tramitar la licitación relacionada con los fondos solicitados en la primera convocatoria 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones. Normalmente se requiere que la documentación de contratación conste el texto de cofinanciación, así como el emblema, siendo un requisito necesario y que se verifica posteriormente su cumplimiento ¿debemos hacer la referencia en ellos al Texto de la financiación Next Generation aunque estemos en fase de valoración y no te tengamos aún la resolución?

Las obligaciones de comunicación vinculadas a los fondos PRTR comienzan desde que se concede la ayuda, no desde que se solicita. Ahora no están obligados a poner ninguna referencia.

1.18 En cuanto a la primera convocatoria 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones, cuando un municipio presenta 2 solicitudes, ¿cuál es el procedimiento de evaluación? ¿Se evalúa primero la solicitud 1 y luego la 2? Si se subvenciona sólo una de ellas, ¿siempre será la primera o se puede dar el caso de que únicamente se subvencione la segunda? ¿Puede darse el caso de que se subvencione la primera solicitud y sólo una parte de la segunda?

Todas las solicitudes admitidas por cumplir los requisitos de elegibilidad recogidos en la convocatoria en las bases reguladoras están siendo evaluadas. En cuanto a la asignación de fondos, se concederán en primer lugar a las solicitudes admitidas presentadas por agrupaciones según orden de valoración hasta agotar la reserva de crédito de 100 millones de euros que, tal y como consta en el artículo 33 de la Orden Ministerial, se reserva a este tipo de solicitudes. La Solicitud 1 que presente cada municipio será financiada, de acuerdo con su respectivo orden de valoración, con cargo a la línea general del crédito disponible. La Solicitud 2 que presenten los municipios habilitados para ello en las bases solo podrá ser

financiada, de acuerdo con su respectivo orden de valoración, con cargo a la línea general del crédito disponible si en ésta quedara remanente después de asignar las cuantías a las Solicitudes 1.

Las solicitudes son independientes por lo que se puede dar el caso de que se financie la Solicitud 2 si resulta elegible y no la uno, si no llega a la puntuación mínima requerida.

1.19 ¿Cuándo saldrá la convocatoria de ayudas del Programa de apoyo al transporte sostenible y digital?

Se prevé la publicación de las bases reguladoras y convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en los próximos días/semanas.

1.20 ¿Serán las ayudas del Programa de apoyo al transporte sostenible y digital compatibles con otras ayudas similares?

Las subvenciones previstas en esta convocatoria serán incompatibles con la percepción de otras subvenciones procedentes de cualquier instrumento de financiación nacional o internacional para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

1.21 ¿Quiénes podrán ser beneficiarios de la convocatoria de ayudas del Programa de apoyo al transporte sostenible y digital?

Podrán ser beneficiarios personas jurídicas privadas o entidades del sector público empresarial que ejerzan una actividad económica en el mercado relacionada con las actividades objeto de la subvención y que tengan domicilio fiscal en España o disponer de una residencia fiscal o un establecimiento permanente en territorio español. También podrán ser beneficiarios agrupaciones de los anteriores.

1.22 ¿Qué porcentaje de ayuda recibirán los proyectos de hidrógeno que sean elegidos en relación con la medida 11, “Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo”, correspondiente al Programa de apoyo al transporte sostenible y digital?

La intensidad de la subvención para los proyectos de hidrógeno enmarcados en esta medida será del 40% de acuerdo con los máximos establecidos por el Reglamento General de Exención por Categorías en materia de Ayudas de Estado.

1.23 En la convocatoria del Programa de apoyo al transporte sostenible y digital ¿Habrá ayudas para aumentar líneas ferroviarias hasta empresas industriales y mejorar la intermodalidad de los puertos?

Sin perjuicio de lo que establezca la convocatoria del Programa de apoyo al transporte sostenible y digital, serán financiables los siguientes tipos de proyectos para terminales existentes:

- Proyectos para evitar la pérdida del flujo actual de transporte debido a las modificaciones requeridas para el paso de ancho ibérico a ancho estándar en determinados itinerarios.
- Proyectos para incrementar el tráfico ferroviario, mejorando sus infraestructuras.

Asimismo, serán subvencionables los siguientes costes:

- El coste de los proyectos de infraestructura de la última milla: conexión con la red ferroviaria de interés general (RFIG), adecuación de vías interiores a ancho estándar, vías de maniobra o estacionamiento.
- El coste de inversión en sistemas de seguridad, control y señalización orientados a incrementar la eficiencia y/o sostenibilidad de terminales.

Estos costes incluyen la redacción de los proyectos de construcción, ejecución de obras, dirección de obra y coordinación de riesgos laborales, estudios y proyectos relacionados con la implementación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata.

1.24 La necesidad de disponer de un plan de medidas antifraude se aplica también a entidades y empresas privadas beneficiarias, adjudicatarios de un contrato y subcontratistas de un adjudicatario?

Como en cualquier otro procedimiento, el adjudicatario o beneficiario final de las ayudas tienen la obligación de denunciar el fraude, en el que caso de que se detecte, y de identificar a las personas físicas que están detrás de las empresas receptoras de subvenciones o fondos públicos.

En concreto, el artículo 6.1 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, recoge que, como beneficiarios de los fondos MRR, “toda entidad, decisora o ejecutora, que participe en la ejecución de las medidas del PRTR deberá disponer de un *Plan de medidas antifraude* que le permita garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos se han utilizado de conformidad con las normas aplicables, en particular, en lo que se refiere a la **prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de intereses**”.

En cualquier caso, la Orden Ministerial que apruebe las bases reguladoras de las subvenciones correspondientes establecerán más en detalle la documentación que se solicita en relación con el fraude y la ausencia de conflictos de interés.

En esta línea, el artículo 7 señala que los beneficiarios, contratistas y subcontratistas deben proporcionar la información y cumplir las obligaciones de registro que se refiere en el artículo 8 (NIF, domicilio fiscal, aceptación de cesión de datos, declaración responsable...)

Así, el Anexo III.C señala que las entidades que participen en la ejecución de actuaciones del PRTR deberán aplicar las medidas proporcionadas contra el fraude: prevención, detección, corrección y persecución. “Esto incluye la elaboración de planes de acción e identifica como posibles actores implicados en el conflicto de interés a “aquellos beneficiarios privados, socios, contratistas y subcontratistas, cuyas actuaciones sean financiadas con fondos, que puedan actuar en favor de sus propios intereses, pero en contra de los intereses financieros de la UE, en el marco de un conflicto de intereses”.

El Anexo IV de la Orden recoge una serie de declaraciones que deben rellenar y firmar aquellos que participen en la ejecución del PRTR:

- 1- El modelo de declaración de ausencia de interés lo deben rubricar los implicados en el proceso de preparación y tramitación del expediente de contrato o subvención.
- 2- El modelo de declaración de cesión y tratamiento de datos en relación con la ejecución de las ayudas del PRTR como contratistas o subcontratistas en el desarrollo de las actuaciones para alcanzar objetivos del plan. El objetivo de este formulario es permitir a las autoridades recabar datos de los perceptores de los fondos para auditorias y labores de control. Por ejemplo, se solicita el nombre del perceptor final de los fondos; 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; o los nombres, apellidos y fechas de nacimiento de los titulares reales del perceptor de los fondos o del contratista.
- 3- El modelo de declaración de compromiso en la ejecución de las actuaciones del PRTR lo deben firmar todos aquellos que participen como contratistas, entes destinatarios del encargo o subcontratistas en el desarrollo de las actuaciones necesarias para la consecución de los hitos y objetivos del PRTR. Con este modelo, los beneficiarios de las ayudas u órganos responsables o gestores se comprometen a que las entidades van a cumplir “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 interés”.

1.25 ¿Cómo se prepara la memoria técnica y financiera de los proyectos subvencionables del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital?

Cuando se publiquen las bases de la convocatoria del programa de ayudas al transporte sostenible y digital se podrá encontrar información sobre los criterios de adjudicación y las actuaciones y costes elegibles, es decir, financiables con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. A su vez, se pondrán a disposición del público una serie de guías para ayudar a los potenciales beneficiarios a elaborar la Memoria Técnica y Financiera y a presentar las solicitudes. De momento, se puede encontrar información sobre el programa en esta página <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/programa-de-subvenciones-empresas-para-el-apoyo-de-un-transporte-sostenible-y-digital>. Se prevé la publicación de las bases reguladoras y convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en los próximos días/semanas.

1.26 ¿Existe una previsión de cuándo se va a publicar la resolución de concesión de las subvenciones de la primera convocatoria de ayudas a municipios para la implantación de ZBE y la transformación digital y sostenible del transporte urbano?

En principio se prevé que la Resolución Definitiva se publique lo antes posible durante el mes de abril, si bien depende de ciertos factores externos a MITMA. Los resultados solo se actualizarán en TAYS (portal de solicitud de subvenciones) tras la publicación de la resolución definitiva, por lo que la mejor forma de consultar la información más reciente es revisar la siguiente página de la Sede Electrónica:

https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFCINAS_SECTORIALES/SUB_PR_TR/APOYO/

1.27 EL Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital consta de 6 líneas ¿está previsto publicar unas bases reguladoras y convocatoria para cada una de ellas? ¿podrá un mismo solicitante pedir subvención para diferentes líneas de acción? ¿se publicarán las bases y la convocatoria a la vez?

Confirmamos que las 6 líneas de acción entrarán todas en una misma convocatoria y que un mismo beneficiario podrá presentar varios proyectos que estén enmarcados en distintas líneas de acción en dicha convocatoria. Por otro lado, efectivamente las bases y la convocatoria se publicarán a la vez. Se prevé la publicación de las bases reguladoras y convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en los próximos días/semanas. Podrá encontrar más información sobre la convocatoria en la siguiente página: <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/programa-de-subvenciones-empresas-para-el-apoyo-de-un-transporte-sostenible-y-digital>

1.28 En la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital transformación digital ¿sólo se puede presentar un proyecto en cada solicitud?

Los beneficiarios pueden agruparse, tal y como se recoge en el borrador de bases reguladoras, teniendo todos los miembros de la agrupación la consideración de beneficiarios. Esto se permite para que las agrupaciones puedan presentar proyectos conjuntos más extensos que les permita concurrir en igualdad de condiciones.

Cuando se dice que solo se podrá incluir un proyecto por solicitud, esto quiere decir que no se pueden mezclar propuestas que combinen distintas medidas (por ejemplo: renovación de locomotoras + aparcamientos seguros + combustibles alternativos en puertos). Esto es, son más que bienvenidas aquellas propuestas que presenten sinergias por agrupaciones de los beneficiarios y que intervengan conjuntamente en una serie de aparcamientos de distintos posibles beneficiarios, pero hay que presentar propuestas diferenciadas si queremos concurrir en distintas medidas (ejemplo anterior) ya que concurren a diferentes asignaciones de crédito.

Por otra parte, estas agrupaciones deben ser de los futuros beneficiarios. Son las empresas que van a acometer las inversiones, las que deben agruparse y preparar su propuesta, ya que todas las empresas que figuren en el acuerdo de agrupación serán las futuras beneficiarias.

1.29 ¿Va a haber una segunda convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano? ¿contendría las mismas actuaciones que las contempladas en la primera convocatoria de 2021? ¿cuál sería el presupuesto?

Está previsto lanzar una segunda convocatoria en 2022 con un presupuesto de 500 millones de euros. Previsiblemente, los conceptos y proyectos subvencionables serán los mismos que en la primera convocatoria, aunque podría haber variaciones.

1.30 ¿En qué convocatorias está previsto que puedan presentarse, por parte de las Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consells, proyectos relacionados con movilidad por carretera digitalización en el ámbito de las carreteras?

A priori, los programas del PRTR gestionados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que están sujeto a estrictos criterios medioambientales, no contemplan la publicación de convocatorias de ayudas para diputaciones, cabildos o consells dirigidas a financiar proyectos relacionados con movilidad por carretera y digitalización en el ámbito de las carreteras. Estos proyectos de digitalización sí pueden encontrar financiación en otros fondos comunitarios (FEDER, CEF...).

Por su parte, la inversión 4 del componente 6 recoge la transferencia directa de 220 millones de euros de los fondos europeos de recuperación a las CCAA para cofinanciar proyectos de digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico. De esta cantidad 110 millones son para digitalización de los servicios que se prestan por parte de las administraciones autonómicas, a destinar a los proyectos de digitalización que las distintas CCAA han incluido en el acuerdo de conferencia sectorial y los restantes 110 millones se destinarán al programa de digitalización de empresas de transporte.

1.31 En la primera convocatoria al programa de subvenciones a empresas para el apoyo de un transporte sostenible y digital, para la creación de nuevas áreas de estacionamiento seguro o la mejora de las ya existentes y los 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, ambas de la Línea 4 ¿Pueden presentarse proyectos que se implanten en la Islas Canarias e Islas Baleares?

La creación de nuevas áreas de estacionamiento seguro o la mejora de las ya existentes y los 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, ambas de la Línea 4, son sólo para proyectos circunscritos a la Red de Carreteras del Estado (RCE) (<https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/carreteras/catalogo-y-evolucion-de-la-red-de-carreteras/catalogo-de-la-rce/catalogo-de-la-rce-2011-2012-2013-y-2014>).

1.32 En la primera convocatoria al programa de subvenciones a empresas para el apoyo de un transporte sostenible y digital ¿tienen las empresas que presentar las cuentas auditadas externamente aunque no cumplan los requisitos para ello establecidos en la Ley de Sociedades de Capital?

En cuanto a la documentación administrativa, podrá encontrar toda la información al respecto en las bases de la convocatoria y las guías de ayuda al solicitante que se publicarán junto con la Orden Ministerial. **Se prevé la publicación de las bases reguladoras y convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en los próximos días/semanas.** Le sugerimos que esté atento al apartado de “convocatorias abiertas” de la página de Transporte y Movilidad <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/convocatorias-ayudas-transporte-movilidad> en el que se publicará la página de la convocatoria del Programa de subvenciones a empresas para el apoyo de un transporte sostenible y digital. **En el momento en el que se publique la convocatoria podrá encontrar todos los detalles de cada línea en las bases de la convocatoria y también se publicará un documento con preguntas y respuestas y documentos con indicaciones de cómo cumplimentar la solicitud.**

1.33 En la primera convocatoria al programa de subvenciones a empresas para el apoyo de un transporte sostenible y digital ¿es subvencionable un sistema de gestión de flotas GPS?

Este tipo de iniciativas no está contemplada en la convocatoria en concurrencia competitiva del Programa de subvenciones a empresas para el apoyo de un transporte sostenible y digital ya que la línea 6 de digitalización es sólo para:

- La digitalización y optimización de procesos en centros de transporte intermodales ferroviarios.
- Implementación de tecnologías para la identificación de tecnologías y trazabilidad de material rodante y unidades de transporte intermodal (UTIs): Sensorización de material rodante, Sensorización de UTIs., Integración de información entre datos reales y bases de datos de uso frecuente.
- 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: instalación de sensores para operaciones portuarias y su desempeño, identificación y trazabilidad de la cadena logística.

1.34 ¿Los ecoincentivos que se darán al tráfico marítimo en el ámbito del MRR serán sólo para tráfico ro-ro o para toda línea marítima que consiga evitar tráfico actual por carretera?

En el caso del ecoincentivo marítimo podrán ser potenciales beneficiarios todas aquellas personas físicas o jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea legalmente autorizadas para realizar la actividad de cargador, transportista u operador de transporte en España, que utilicen las líneas de servicio regular consideradas como elegibles, siempre y cuando figuren como entidad pagadora del flete marítimo.

Se considerarán como elegibles aquellas líneas de servicio regular, internacionales entre Estados Miembro de las UE de tipo ro – ro, con – ro o ro – pax con origen, destino o escala en un puerto de interés general del territorio español, que admitan semirremolques acompañados o no acompañados, y con una frecuencia de al menos 3 frecuencias semanales (Sin perjuicio de los casos excepcionales justificados que se indiquen en la correspondiente convocatoria). Deberá constituir una ruta alternativa real a la correspondiente ruta de transporte por carretera, no siendo elegibles aquellas líneas cuyo tráfico sea considerado cautivo del modo marítimo.

Tenga en cuenta que estas cuestiones son provisionales y pueden cambiar.

Podrá encontrar más información al respecto en la página <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/programa-de-subsuenciones-empresas-para-el-apoyo-de-un-transporte-sostenible-y-digital>.

1.35 Aún no ha salido la resolución de adjudicación de ayudas de la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y uno de los expedientes de contratación del proyecto se encuentra en fase de aprobado por el órgano de contratación y dispuesto a la publicación del mismo en la plataforma de contratación del sector público, no obstante el sistema de la plataforma nos exige la inserción del número de localizador asignado al proyecto ¿se puede publicar en la plataforma sin el número de localizador? ¿qué actuaciones se deberían realizar para poder cumplir los requisitos requeridos según la Orden TMA/892/2021?

Pueden publicar el expediente en la plataforma de contratación del sector público sin el localizador. Como alternativa al localizador pueden poner un texto descriptivo que haga referencia al programa de financiación y donde se diga que aún no se dispone de localizador.

1.36 Aún no ha salido la resolución de adjudicación de ayudas de la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano ¿es posible modificar el proyecto presentado? ¿qué ocurriría en el caso que el Ayuntamiento por cuestiones sobrevenidas decide renunciar a ejecutar una parte de la actuación total de importe inferior al 40% del total de la actuación?

La renuncia a ejecutar una parte de la actuación implicaría modificar la propuesta técnica presentada en su solicitud. En la fase de Resolución Provisional esto no es posible. No obstante, en la siguiente fase del proceso (después de la concesión de las ayudas), existe la posibilidad de solicitar formalmente una modificación de las condiciones establecidas en la resolución, para su valoración y resolución posterior, según lo establecido en el Art.21 de las bases reguladoras. Por tanto, si finalmente resultan beneficiarios, podrán solicitar las modificaciones que propone siempre que estén debidamente justificadas y no supongan un cambio sustancial en el conjunto de actuaciones subvencionadas.

Debe tenerse en cuenta que la modificación de la propuesta no es un derecho ni un proceso automático. Cabe la posibilidad de que el órgano concedente, a la vista de todo el expediente de propuesta de modificación, estime que no procede aceptar la modificación de las condiciones por las que se concedió la ayuda. En ese caso, el beneficiario no tendría más opción que desistir de la ejecución de la subvención y reintegrar el total de la ayuda recibida con los intereses de demora correspondientes. En algunos casos, podría exponerse a una posible sanción adicional, ya que no sería capaz de ejecutar su parte en los términos planteados en la solicitud subvencionada.

Es el solicitante el que debe ponderar la situación y sus riesgos, y decidir si en estos momentos prosigue adelante con su participación en la convocatoria.

1.37 En el Artículo 39.2 de la Orden TMA/892/2021 (primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano) dice que los beneficiarios deberán certificar el inicio de los procesos de licitación de las actuaciones objeto de subvención antes del 30 de abril de 2022 ¿a qué se refiere con “inicio de los procesos de licitación”?

Se considera "inicio de los procesos de licitación de una actuación" a la fecha de publicación del anuncio de licitación o, cuando el contrato no deba publicarse, la fecha de aprobación del pliego. Si alguna de las actuaciones incluidas en la solicitud contempla varias actividades sujetas a licitación, deberá justificarse la fecha de inicio del proceso de licitación de la actividad principal, entendiéndose ésta la que suponga al menos el 60% del presupuesto total de la actuación. En caso de que no exista una actividad principal dentro de la actuación, deberá justificar la fecha final o más limitante de un grupo de actividades que unidas supongan al menos el 60% del total.

1.38 Considerando el documento “Recomendaciones para proyectos de infraestructura ciclista en el marco de las ayudas a Ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del Plan de Recuperación, “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano” aquellas calles convertidas en ciclables mediante su adaptación (señalética, pavimentación, etc.) de un solo carril por sentido ¿pueden ser subvencionables aunque presenten espacio físico viable (como banda de aparcamientos)? Dado que dice puntuar favorablemente, pero excluye cuando sean dos carriles con dicho espacio. Otra cuestión es la siguiente: ¿se considera que toda una calle no dispone de ancho suficiente cuando ésta presente un estrechamiento de la sección debido a aceras en algún/os punto/s de la misma?

Si la entidad local a la que se refieren finalmente resulta beneficiaria y esta actuación en concreto recibe una subvención, solo serán elegibles los costes incurridos en los tramos que cumplan los requisitos mínimos de calidad. Tal y como establece la Guía de calidad de infraestructura ciclista, los ciclo-carriles no segregados NO cumplen las condiciones mínimas de calidad cuando se ubiquen en calles de más de dos carriles por sentido de circulación (puesto que se entiende que en calzadas de más de 4 carriles hay espacio suficiente para albergar un carril segregado) o en calles de 2 carriles por sentido si existe espacio físico en la calle para crear un carril unidireccional de 1 metro, incluyendo servidumbre de seguridad. Por tanto, los ciclo-carriles no segregados ubicados en calles de un único carril por sentido sí son elegibles, independientemente del espacio físico viable o de si la calle tiene o no bandas de aparcamiento.

1.39 En relación a la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, las facturas a justificar, ¿en qué idioma deben ser?

Las facturas pueden aportarse en el idioma en el que se hayan emitido, pero en caso de que dicho idioma no sea el español deberá suministrarse paralelamente una traducción de los conceptos y prescripciones que consten en las mismas.

1.40 En relación a la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital

y sostenible del transporte urbano, el contratista ¿debe firmar alguno de los modelos de declaración del Anexo IV de la orden HFP/1030/2021 (Modelo de declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI), modelo de cesión y tratamiento de datos o el compromiso de cumplimiento de principios transversales)?

El contratista deberá firmar todos los modelos de declaración recogidos en el ANEXO IV en la orden HFP/1030/2021.

1.41 En relación a la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano ¿cómo se pueden cambiar las condiciones de las licitaciones realizadas por el Ayuntamiento con carácter previo a ostentar la condición de beneficiario de fondos del MRR teniendo en cuenta que la obra ya licitada no preveía las exigencias previstas en la Orden TMA 892-2021, entre ellas la relativa fundamentalmente a la publicidad exigible a las actuaciones financiadas con los fondos europeos?

Si se refieren a resolver las condiciones de contratación, deduciendo que se pretende resolver el contrato licitado con el fin de licitar uno nuevo en el que los pliegos ya se ajusten a lo dispuesto en la Orden TMA 892-2021, en este sentido, cabría entender que no resultaría necesario proceder a la resolución del contrato, lo que supondría evidentes perjuicios (económicos y temporales) respecto de una obra ya en ejecución sino que habría que intentar proceder a adaptar el contenido del contrato a las exigencias establecidas en la Orden TMA 892-2021 y en particular, a todo lo que se exige a los contratistas que ejecuten actuaciones financiadas con fondos MRR (Orden Ministerial 1030/2021).

De esta forma, entendemos que la forma más sencilla de proceder en este caso, si la documentación contractual lo permite (dependerá de cada caso) es que pueda el ayuntamiento dar instrucciones al contratista con el objeto de obligarle a que cumpla los requerimientos contenidos en la Orden TMA 892-2021.

No obstante, para mayor seguridad y con el fin de respetar los derechos que asistan al contratista, resultaría aconsejable proceder a una modificación del contrato (por los trámites previstos en la LCSP) mediante la que incorporar las previsiones exigidas en la Orden TMA 892-2021 (entre las que se encuentran la publicidad a la que hace referencia en su @mail), ello siempre que se trate de una obra incluida dentro del ámbito de actuaciones financiables conforme a la citada Orden y siempre que fuera posterior a febrero de 2020, nunca anterior.

1.42 En relación a la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital

y sostenible del transporte urbano ¿en qué momento tiene el Ayuntamiento que comunicar que las actuaciones serán ejecutadas mediante encomienda a una empresa municipal?

La ejecución de la actividad subvencionada por una persona diferente al Beneficiario (esto es, por el municipio, agrupación de municipios o ente supramunicipal) está regulada legalmente. La ejecución de las actuaciones financiadas por terceros distintos de las Entidades Locales beneficiarias de las ayudas será viable siempre y cuando se cumplan los requisitos que para la subcontratación se establecen en la Ley y en la Orden Ministerial que establece las bases reguladoras de la subvención con independencia de la naturaleza de la entidad subcontratada o los demás requerimientos legales cuando no estemos en presencia de la subcontratación. En su @mail indican que las actuaciones, en caso de ser financiadas con fondos del PRTR si resultasen asignados al ayuntamiento, serán ejecutadas mediante encomienda a una empresa municipal. Por ello, entendemos que estamos ante un supuesto en el que el tercero tiene la condición de medio propio de la Entidad Local beneficiaria de las ayudas. Si esto es así y la empresa municipal a la que hacen referencia es un medio propio del ayuntamiento (tercero público), podrán directamente realizar la actividad subvencionada por sí misma sirviéndose de dicho medio propio. En estos casos, no es aplicable el régimen de subcontratación (artículo 29 LGS) sino el régimen que vincula al medio propio y al poder adjudicador (artículo 32 LCSP). En este sentido, y respondiendo a la pregunta que nos plantean, en cuanto al momento de la comunicación y toda vez que la autorización se presume (artículo 22 de la Orden TMA 892/2021), consideramos que la información de la identificación del tercero subcontratado deberá realizarse tan pronto como se haya formalizado la subcontratación (desde el punto de vista de subvenciones), por lo que podrá exigirse la identificación de los adjudicatarios de contratos públicos financiados con fondos procedentes de la subvención desde el momento mismo de la adjudicación del contrato conforme a las prescripciones de la LCSP.

1.43 En relación a los ecoincentivos marítimos ¿se va a verificar de algún modo que se trata de tráfico trasvasado de la carretera al mar?

Por un lado, la actividad subvencionable se limita al tráfico de semirremolques matriculados de carretera que utilicen líneas elegibles. Y por otro, para que una línea sea elegible debe existir una ruta alternativa por carretera (como parte de esa ruta se considera incluido el cruce de canales o estrechos). Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

1.44 En relación a los ecoincentivos marítimos ¿ El cálculo del ecoincentivo estaría directa y exclusivamente vinculado al ahorro unitario de costes externos de la línea elegible?

Sí. Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

.....

1.45 En relación a los ecoincentivos marítimos ¿cómo se establecen los costes externos del camión que cubre sólo el trayecto por carretera? ¿se establecen unos puntos de origen/destino “tipo” coincidentes con la ubicación del origen y destino de la línea?

Sí, origen y destino de la línea marítima, es una simplificación necesaria. Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

1.46 En relación a los ecoincentivos marítimos, la distancia desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto de salida de la línea marítima ¿influiría en el cálculo del ecoincentivo?

No influye en el recorrido principal, pero sí se tiene en cuenta la última milla (de acceso al puerto). Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

1.47 En relación a los ecoincentivos marítimos, el ecoincentivo aplicable por el uso de una misma línea elegible ¿sería el mismo para todos los usuarios (transporte acompañado/no acompañado) de dicho servicio Ro-Ro?

Sí, el ecoincentivo se calcula para la línea y por tanto es el mismo para todos los semirremolques, acompañados y no acompañados. Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

1.48 En relación a los ecoincentivos marítimos ¿tendría cabida en estas ayudas el transporte de un contenedor sobre semirremolque en un servicio Ro-Ro?

Sí, se identifica la matrícula del semirremolque, no la carga. Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

1.49 En relación a los ecoincentivos marítimos ¿tendría cabida en estas ayudas el transporte de mercancía sobre un Roll-Trailer en un servicio Ro-Ro?

No, sólo semirremolques. Hay que tener en cuenta que esta respuesta es provisional hasta que no se publiquen las bases de las ayudas y, por lo tanto, podría sufrir variaciones.

1.50 En relación a la resolución de concesión definitiva de las ayudas de la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano

¿se notificará de forma individualizada a los ayuntamientos o agrupaciones subvencionadas o a los que hayan presentado una solicitud?

No se informará de forma particularizada a los ayuntamientos. La resolución se publicará en sede electrónica de Mitma y en el BOE.

1.51 En relación a la resolución de concesión definitiva de las ayudas de la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano ¿se notificará de forma individualizada a los ayuntamientos o agrupaciones subvencionadas o a los que hayan presentado una solicitud?

No se informará de forma particularizada a los ayuntamientos. La resolución se publicará en sede electrónica de Mitma y en el BOE.

1.52 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en la presentación publicada en la web del Mitma pone que los proyectos, para ser elegibles, deben iniciarse después de que el beneficiario haya presentado por escrito una solicitud de ayuda. ¿Qué se entiende por inicio de las actuaciones? ¿el lanzamiento de concurso público, la firma del contrato...?

Encontrará respuesta a esta consulta en las bases reguladoras del programa de ayudas cuando se publiquen. Junto con las bases se publicará información detallada en la sede electrónica del Mitma (convocatoria, documentación necesaria, guía explicativa de cómo realizar la solicitud, documento con preguntas y respuestas...). **Se prevé la publicación de las bases reguladoras y convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en los próximos días/semanas.** Le sugerimos que esté atento al apartado de "convocatorias abiertas" de la página <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/convocatorias-ayudas-transporte-movilidad>

1.53 En cuanto a la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano ¿cabría imputar un gasto de después de febrero de 2020 de la primera fase de uno de los proyectos que se ha licitado antes de febrero de 2020?

Tal y como establece el Art 5 de las Bases, solo podrán obtener ayudas las actuaciones que se inicien después de la publicación de la convocatoria y finalicen en el plazo previsto y con las condiciones determinadas en la convocatoria correspondiente. No obstante, también podrán obtener ayudas las actuaciones que se hayan iniciado después del 1 de febrero de 2020, siempre que cumplan los requisitos

del Reglamento 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y que no hayan culminado a fecha de inicio de la convocatoria.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, se entenderá por inicio la fecha de publicación del anuncio de licitación o, cuando el contrato no deba publicarse, la fecha de aprobación del pliego y se entenderá por culminación la fecha en la que se haya expedido la última certificación. Por lo tanto cualquier actuación iniciada con anterioridad a 1 de febrero de 2020 no será subvencionable con independencia que el gasto se ejecute con posterioridad a febrero de 2020.

1.54 Los ecoincentivos que se darán al tráfico marítimo en el ámbito del MRR ¿serán sólo para tráfico ro-ro o para toda línea marítima que consiga evitar tráfico actual por carretera?

En el caso del ecoincentivo marítimo podrán ser potenciales beneficiarios todas aquellas personas físicas o jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea que hayan realizado el pago del flete marítimo correspondiente a la actividad subvencionable, ya se trate del cargador, de un transportista o de un operador de transporte. Se considerarán como elegibles aquellos servicios as líneas de servicio regulares, internacionales entre Estados Miembro de las UE de tipo ro – ro, con – ro o ro – pax con origen, destino o escala en un puerto de interés general del territorio español, que admitan semirremolques acompañados o no acompañados, y deberán tener preferentemente una frecuencia igual o superior a tres salidas semanales. Sin embargo, teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales derivadas de la crisis de la COVID-19, que ha tenido una notable incidencia en el funcionamiento de los servicios de transporte, serán elegibles los servicios que tengan una frecuencia mínima igual o superior a dos salidas semanales. En todo caso, deberá existir una ruta alternativa de transporte por carretera. A efectos del cumplimiento de este requisito, se considerará una ruta alternativa de transporte por carretera aquella que incluya el cruce de canales o estrechos por vía marítima, siempre y cuando la ruta no se limite al cruce de dichos canales o estrechos.

Hay que tener en cuenta que estas cuestiones son provisionales y pueden cambiar.

1.55 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital ¿sería subvencionable la renovación de una de las vías de conexión con la RFIG dentro de la zona de servicio del Puerto? ¿y la construcción de un apartadero de 740 m dentro de la zona de servicio del Puerto? ¿la construcción de un parking de espera para camiones en el Puerto Exterior tendría que cumplir con los requisitos de SSTPA? ¿sistemas de OPS para remolcadores?

Encontrará todos los detalles del programa en cuanto se publiquen las bases. Por el momento sólo podemos atender consultas con la información publicada en la página https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/prtr/documentos/220323_ayudas_a_empresas_c6_para_web_mitma_v18_completa.pdf que contiene información anticipada sobre las bases. De acuerdo con la información publicada, son subvencionables los costes de construcción de conexión con la RFIG y los costes de construcción de vías de maniobra o estacionamiento. En cuanto a los sistemas de OPS para remolcadores, de acuerdo con la

información publicada, son financiables los costes elegibles para adaptación o construcción de infraestructuras necesarias para dar suministro eléctrico para cold ironing podrá encontrar más información en las bases en cuanto se publiquen.

1.56 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital ¿la construcción de un parking de espera para camiones en el Puerto Exterior tendría que cumplir con los requisitos de SSTPA?

De acuerdo con la información publicada tienen que cumplir con los requisitos SSTPA y tiene que estar en la Red de Carreteras del Estado (RCE).

1.57 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, en la presentación de la página https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/prtr/documentos/220323_ayudas_a_empresas_c6_para_web_mitma_v18_completa.pdf a qué se refiere con “ACREDITACIÓN DE SU PERSONALIDAD JURÍDICA”?

La documentación acreditativa que tiene que aportar la empresa solicitante varía dependiendo de la medida (Medida 1, Medida 3, Medida 5...) en la que se enmarque el proyecto para el que va a pedir subvención. La información sobre la documentación acreditativa se conocerá en cuanto se publiquen las bases. Por el momento toda la información disponible sobre el Programa de subvenciones a empresas para el apoyo de un transporte sostenible y digital es la que se encuentra publicada en la página <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/programa-de-subvenciones-empresas-para-el-apoyo-de-un-transporte-sostenible-y-digital>.

1.58 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, dentro del sector aeronáutico que se encarga de logística aeroportuaria ¿estaría subvencionada la migración de combustibles fósiles a vehículos eléctricos y las instalaciones de recarga correspondientes?

En el Programa de apoyo al transporte sostenible y digital en concurrencia competitiva que se publicará en las próximas semanas, bajo la medida 11 “Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en puertos y aeropuertos” se subvencionará la adquisición o remotorización de vehículos propulsados por combustibles alternativos.

Encontrará toda la información referente a este programa en la página <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/programa-de-subvenciones-empresas-para-el-apoyo-de-un-transporte-sostenible-y-digital> y en el documento https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/prtr/documentos/220323_ayudas_a_empresas_c6_para_web_mitma_v18_completa.pdf

1.59 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, ¿deberían estar listos los permisos constructivos y la propiedad del terreno (derecho superficie) para cuando se abra la convocatoria?

Como se indica en la presentación publicada (https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/prtr/documentos/220323_ayudas_a_empresas_c6_para_web_mitma_v18_completa.pdf), los proyectos deben comenzar como pronto después de que el beneficiario haya presentado oficialmente la solicitud de ayuda y antes de junio de 2023.

1.60 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, ¿cuándo son las fechas de publicación y cierre?

Se estima la publicación de las bases reguladoras y convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en los próximos días/semanas. El plazo de presentación de solicitudes se prevé de 40 días hábiles.

1.61 En relación a la primera convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, se indica 1 medida por proyecto ¿significa que no se pueden presentar actuaciones que vayan a varias medidas? ¿ un proyecto puede recoger varias de las actuaciones financiadas dentro de una medida.?

Cuando se indica que solo se podrá presentar una medida por solicitud, esto quiere decir que no se pueden mezclar proyectos que combinen distintas medidas en la misma solicitud. No está limitado el número de proyectos a presentar por solicitud ni el número de solicitudes.