

PROGRAMA 46AA

C01 I01 ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO. I+D+i+DIGITALIZACIÓN

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este Programa 46AA se corresponde con el encargo para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en la línea de inversión C01.I01 - Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano.

La generación de entornos urbanos más accesibles e inclusivos, respirables y sostenibles, inteligentes y dinámicos exige la puesta en marcha de un plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en los entornos urbanos y metropolitanos, que persigue el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana y la mejora de la calidad del aire a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano.

Para ello es necesario impulsar la transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado o fomentar la movilidad activa, junto con el apoyo a las administraciones en las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como de herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad que redunden en la optimización del sistema en su conjunto.

Este Plan incluye adicionalmente el desarrollo de un nuevo marco normativo y de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga para el impulso del vehículo eléctrico, en línea con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

Prevé inversiones para el establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia y la transformación del transporte urbano y metropolitano; incentivos a la instalación de puntos de recarga, a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y a la innovación en

electromovilidad, recarga e hidrógeno verde; y actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías ferroviarias.

Esta componente incluye la redacción y tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Dicha ley regulará aspectos para promocionar el transporte y la movilidad sostenibles, incluyendo temas relacionados con la fiscalidad, las inversiones, los combustibles alternativos, digitalización e innovación, y con la financiación del transporte en general y el público y urbano en particular, así como permitirá mejorar las herramientas de gobernanza y colaboración entre distintas administraciones y con el sector privado, la academia y la sociedad civil en materia de movilidad y transportes.

Este componente contribuye al flagship 2. Recharge and refuel, al cumplimiento de los CSR 2019.3.2, 2020.3.2, 2020.3.3 y a la transición verde y la implementación del Marco Estratégico de Energía y Clima, en concreto a los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la penetración de energías renovables en el transporte, así como las medidas 2.1, 2.2 y 2.4 del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, y el objetivo de la neutralidad climática en el año 2050 que se establece en la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son, en términos generales, los siguientes:

- Acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones en todos los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia.
- La transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado. El transporte colectivo se ha visto muy afectado por la pandemia COVID debido a la mayor reticencia a compartir espacios entre los usuarios. Actualmente la utilización del transporte público se estima que está en un nivel del 55% respecto al año anterior a la irrupción de la pandemia. Sin embargo, es la opción de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental, económico y social para el transporte urbano y metropolitano. Urge por tanto incentivar la transformación de este sistema de transporte, de manera que sea atractivo para los potenciales usuarios.
- El impulso de inversiones para el fomento de la movilidad activa, así como otras medidas para contribuir a reducir el uso del coche privado (aparcamientos disuasorios, carriles priorizados, etc.), contribuyendo al objetivo establecido en el

Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de cambio modal del 35% de los pasajeros-kilómetro que actualmente se realizan en vehículos privados.

- Facilitar a las administraciones las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad. Las herramientas digitales son clave para la optimización de la oferta de transporte y la gestión del tráfico, la flexibilización de la hora punta, etc. Además, en España la movilidad es un ámbito de competencias en el que convergen tres administraciones: la local, la autonómica y la estatal. La digitalización de los datos de las distintas administraciones es condición sine qua non para facilitar la compartición de datos entre distintas administraciones mediante la implementación de un espacio compartido de datos entre las Administraciones, cuya creación se prevé en la Ley de Movilidad Sostenible, que facilitará la toma de decisión, la respuesta ante crisis y, en suma, el diseño de políticas de transporte y movilidad eficaces y eficientes.

Adicionalmente, señales claras en el desarrollo de la movilidad eficiente y la electromovilidad a corto plazo contribuyen también al desarrollo de la cadena de valor nacional y europea en movilidad sostenible, clave en un contexto de recuperación económica.

Por último, este componente aborda también cuestiones de índole social como la perspectiva de género, la inclusión y la accesibilidad universal.

La Encuesta de Presupuestos Familiares (INE) identifica que las familias monomarentales (familias con un solo progenitor donde éste es la madre), así como personas residentes de origen extracomunitario tienen un gasto en transporte público superior a la media nacional, por lo que la disponibilidad de servicios de transporte público fiable y de calidad tiene impactos positivos de cara a una mejor cohesión social.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano

Esta línea consiste en el apoyo, mediante diversas líneas de subvenciones, a las inversiones a realizar por las entidades locales o comunidades autónomas, así como por empresas prestatarias de servicios de transporte público, públicas y privadas, para el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones, medidas de transformación sostenible y digital del sistema de transporte público, fomento de la movilidad activa y otras medidas complementarias cuyo objetivo final sea una menor utilización del vehículo

privado en los entornos urbanos y metropolitanos, en línea con las actuaciones previstas en sus planes de movilidad sostenible.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación atmosférica (PNCCA) recogen la medida de Cambio modal a modos de transporte más eficientes con impacto en el sector del transporte por carretera. Esta medida pretende reducir el uso del vehículo privado en entornos urbanos en un 35 % hasta 2030 y de los tráficos interurbanos del orden de un 1,5 % anual; el teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos.

El principal instrumento para este cambio modal en urbano es la creación de ZBE en núcleos urbanos con el objetivo de reducir el tráfico privado un 35%. Para ello, se trabaja en la generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia de la delimitación de zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes y la definición de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Con ello se pretende la transformación de las ciudades para garantizar la mejora de la calidad de vida a través de la mejora de la calidad del aire.

Esta línea de ayudas comprende un amplio abanico de actuaciones de diferente tipología para hacer posibles las inversiones en infraestructuras que posibiliten el cambio modal necesario. En este sentido, la participación y coordinación de todas las Administraciones territoriales, así como el concurso de la iniciativa privada, resultan fundamentales para movilizar inversiones.

La propia Comisión Europea ha constatado en su evaluación del paquete de movilidad urbana de 2013 la importancia de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para lograr “numerosos objetivos sociales ligados al transporte, en particular cuando se trata de la reducción de contaminantes del aire y emisiones de CO₂, reducción de la congestión y muertes y heridos por accidentes de tráfico en áreas urbanas”. Una medida fundamental de estos PMUS es el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Diversos estudios corroboran la importancia de las ZBE como herramienta para la mejora de la calidad del aire y el desempeño ambiental en las ciudades en las que se han implantado.

España cuenta con dos ejemplos de puesta en marcha de ZBE en Madrid y Barcelona. La ZBE de Barcelona sin embargo entró en funcionamiento muy poco tiempo antes de la pandemia causada por el COVID-19, por lo que aún es prematuro analizar su

desempeño. En relación a la ZBE en Madrid, Madrid Central, de acuerdo con la modelización llevada a cabo por la Universidad Politécnica de Madrid, se espera que conlleve una reducción del 40% de las emisiones de NO₂ en el centro de la ciudad. Esta reducción de emisiones en la zona más congestionada de Madrid mejorará significativamente la contaminación de toda la ciudad.

Además, tal y como se expone en el estudio de la Federación Europea de Ciclistas, las ZBE no sólo logran importantes beneficios en términos de calidad del aire, sino que también contribuyen a desarrollar ciudades más inclusivas y a perfilar un futuro verde que deje de basarse en los combustibles fósiles. Cada ciudad sigue sus propios modelos. Por ejemplo, Milán tiene distintos modelos de ZBE y restricciones estacionales, y aun así ha logrado reducir las emisiones de NO₂ en un 10% y el tráfico de entrada en un 30%. Madrid ha logrado reducciones de NO₂ de hasta el 32% y Berlín del 20% y en Londres se redujeron un tercio, acompañando esta medida de un incremento de los carriles bici.

Por estos motivos se diseña una línea de ayudas que permite flexibilidad a cada municipio en la elección de las acciones concretas que se desarrolla. El establecimiento de ZBE debe complementarse con otras medidas de transformación del transporte urbano que permitan fomentar el uso de las soluciones más sostenibles (transporte colectivo, movilidad activa), en detrimento del vehículo privado, así como incrementar la penetración de las tecnologías más limpias en los vehículos. Esto también se produjo en el caso de Madrid, donde su Ayuntamiento acompañó la puesta en marcha de la ZBE de otras medidas complementarias (Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, y actualmente plan Madrid 360) mediante fomento del transporte público, renovación del parque de vehículos hacia vehículos limpios, ampliación de carriles bici, etc., para incrementar los resultados de la ZBE (se buscan reducciones de un 15% adicional en los NO_x) y lograr que la reducción de emisiones contaminantes se hiciera extensiva a toda la ciudad y a la corona metropolitana. Con el fin de apoyar el despliegue de estas medidas, se constituirán diversas líneas de subvenciones atendiendo al reparto competencial de nuestro país.

Así, se establecen cuantías de ayudas a proyectos a financiar directamente por CC.AA en base a sus competencias. Estas ayudas serán de concesión directa mediante un reparto territorializado de las mismas que se realizará en el seno de la Conferencia Nacional de Transporte, principal mecanismo de concertación entre el Estado y las CC.AA en materia de transporte.

En segundo lugar, se articulan líneas de ayudas dirigidas a los Ayuntamientos, siendo estos la administración principalmente responsable de la puesta en marcha de las políticas de transporte urbano, implantación de ZBE, gestión del transporte público, ordenación de la movilidad, etc. Para ello se establecen subvenciones en régimen de concurrencia competitiva, de manera que se financien los mejores proyectos.

Finalmente, se establece una línea de apoyo a empresas de transporte de viajeros y mercancías que será gestionada a través de las CC.AA en base al reparto competencial vigente. Se trata de ayudas directas en función de las actuaciones a realizar (adquisición de vehículos, instalación puntos de recarga, etc.).

Si bien se establece un reparto de fondos para cada línea de ayudas (a CC.AA – 900 millones; a Ayuntamientos – 1.500 millones; a empresas – 400 millones), dentro de cada línea no se establecen limitaciones de presupuesto entre las distintas sublíneas, a excepción de aquellas definidas dentro de la línea de ayuntamientos relacionados con el cumplimiento de unos % específicos de contribución al cambio climático, según se detalla a continuación. Se busca financiar los proyectos que más interés despierten entre los posibles beneficiarios, sin establecer límites a priori, con el fin de maximizar el uso de los fondos. Además, un mismo proyecto podría aglutinar actuaciones de distintas sublíneas. A modo de ejemplo, un Ayuntamiento podría solicitar ayudas para un proyecto de construcción de carril bici, compra de autobuses eléctricos y una app para mejorar la información a los viajeros e incrementar así el uso del transporte público.

En el caso de las convocatorias para financiar actuaciones a ayuntamientos se garantizarán que, al menos, 310 millones de euros (del total de 1.500 millones) se destinan a financiar las actividades que mayor impacto ambiental logran de acuerdo a la metodología de seguimiento de acción por el clima (*climate tracking*) de la Comisión Europea, que son: adquisición de autobuses cero emisiones (eléctricos, híbridos), instalación de puntos de recarga para el funcionamiento de dichos autobuses y actuaciones en infraestructura ciclista (carril bici, aparcamientos seguros, sistemas de alquiler de bicicletas públicas, etc.).

A continuación, se desarrollan las distintas líneas de ayudas incluidas en esta inversión:

1. Transferencias a Comunidades Autónomas para inversiones a realizar directamente por ellas, en base a sus competencias. Importe aproximado: 900 millones de euros.

Con cargo a estas transferencias, y previendo financiación del 100% de los costes, las CC.AA podrán acometer proyectos de inversión en actuaciones de titularidad autonómica que contribuyan al objeto de creación o funcionamiento de zonas de bajas emisiones en los entornos metropolitanos o a la transformación digital o sostenible del transporte. Ejemplos de proyectos elegibles pueden ser:

- Medidas destinadas a la priorización del transporte colectivo
- Aparcamientos disuasorios.
- Mejoras en estaciones de autobús (mejoras en sostenibilidad o digitalización).
- Mejoras en el transporte ferroviario de competencia autonómica (metros, ferrocarriles...) en entornos urbanos y metropolitanos.
- Proyectos relacionados con redes de carriles reservados para bicicletas y otra infraestructura ciclista (aparcamientos, etc).
- Proyectos de itinerarios peatonales.
- Actuaciones de mejora de la accesibilidad del sistema de transporte público.
- Proyectos de digitalización, siempre que sean complementarios a medidas u otros proyectos de transporte sostenible y redunden en el fomento del transporte más sostenible, contribuyendo así a la reducción de emisiones. Por ejemplo: implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, implantación de proyectos de movilidad como servicio, implantación de soluciones de ticketing (pago integrado), aplicaciones de ayuda a la gestión de la movilidad y el análisis de la información.
- Apeaderos u otras instalaciones que resulten necesarias para la ampliación del sistema metropolitano de transporte ferroviario.
- Proyectos no incluidos en los apartados anteriores que supongan una mejora en la calidad del aire; faciliten la reducción de necesidad de uso de vehículo privado; supongan incremento de uso de transporte público;
- Medidas de fomento de la movilidad activa y saludable.

Estas actuaciones deben realizarse por parte de las CC.AA 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, aunque las actuaciones no se sitúen estrictamente en estos términos municipales. Por ejemplo, un aparcamiento disuasorio puede contribuir a disminuir el tráfico de entrada a un núcleo urbano, pero localizarse fuera de dicho núcleo urbano. Esto se debe a que, con estas actuaciones, se busca lograr el mayor efecto posible en la mejora de la calidad del aire, emisiones de GEI y otros efectos (siniestralidad, ruido, etc.), lo que se logra actuando sobre los grandes núcleos de población.

2. Transferencias a Ayuntamientos para inversiones en base a sus competencias. Importe aproximado: 1.500 millones de euros.

Se establecerán diversas convocatorias de subvenciones dirigidas a Ayuntamientos, en concurrencia competitiva, para financiar las siguientes tipologías de proyectos:

- a) **Proyectos de tipo “global” para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, que recojan el conjunto de inversiones que requiere esa implantación.** Serían ejemplos de proyectos subvencionables: sistemas de control de accesos (señalización, puntos de control con cámaras, puntos de control con barreras); sistemas de comunicaciones; sistemas de gestión y centro de control, servidores y software de bases de datos de autorizados y no autorizados excepciones, conexión de acceso a registros públicos - por etiqueta de vehículo, por aparcamiento, residentes, visitas, transporte público, carga y descarga - etc.; sensores y medidores (de calidad del aire, de CO2, de emisiones de vehículos individualizados, de ruido, etc.); sistemas de "enforcement" (sistemas de control de infracciones y de gestión de sanciones); sistemas embarcados de control de infracciones de aparcamiento, vehículos no autorizados, emisiones (por ejemplo, de vehículos con filtro de partículas defectuoso o de vehículos enchufables que circulan sin batería); otros sistemas de información y gestión de la ZBE (puntos de medida de tráfico distintos a los puntos de control de accesos, información en tiempo real de plazas de parking, información en tiempo real de calidad del aire y nivel de restricciones, información en tiempo real de itinerarios y tiempos de recorrido, generación de informes y alarmas, modelización predictiva del tráfico y la calidad del aire, etc.); sistemas innovadores o prototipos de movilidad personal. La financiación podría incluir la consultoría para diseño del

proyecto siempre que constituya una parte del proyecto global (no son subvencionables trabajos de consultoría aislados).

- b) **Medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso a la movilidad saludable.** Ejemplos de proyectos financiables en esta categoría son: plataformas y carriles de priorización (o exclusividad) para transporte colectivo; plataformas y carriles reservados para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal mediante nueva construcción o nuevos trazados; adecuación de vías y espacio urbano para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal (ej. mediante señalización, pavimento diferenciado, elementos de separación, etc.); adecuación de espacios urbanos para la implementación de zonas e itinerarios peatonales y mejora de la accesibilidad (por ejemplo, en entornos históricos y artísticos, en zonas comerciales, en "supermanzanas", con pasarelas en permeabilización de barreras como ferrocarril, autopistas, ríos, con ascensores y otras instalaciones de movilidad vertical en zonas de desniveles importantes); proyectos para calmar el tráfico (mediante señalización, actuaciones en la infraestructuras, establecimiento de zonas de velocidad menor de 30 km/h, supermanzanas, establecimiento de zonas de prioridad peatonal, etc.); Actuaciones de mejora de la accesibilidad (personas con movilidad reducida o cualquier discapacidad) del sistema de transporte público; aparcamientos disuasorios de competencia municipal y zonas de estacionamiento regulado; intercambiadores y otras actuaciones de movilidad sostenible que mejoren la intermodalidad, tanto entre medios de transporte colectivo como con vehículos de última milla (actuaciones en intercambiadores, aparcamientos disuasorios, cabeceras de línea, provisión de bicicletas u otros vehículos de última milla en estos puntos); aparcamientos seguros de bicicletas y VMP; implantación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal; implantación de sistemas de transporte a la demanda, en zonas periurbanas de menos densidad; facilitación de la distribución urbana de mercancías sostenible (minihubs, centros de consolidación urbana, puntos de recogida, implantación de zonas de carga y descarga y sistemas para su gestión, etc.); fomento del transporte ferroviario de competencia local, infraestructura o medidas tecnológicas que incentiven su uso; compra/renovación de material rodante ferroviario para servicios de competencia local.
- c) **Proyectos de transformación de flotas de transporte público,** con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Directiva de Vehículos Limpios.

No solo se financiaría la adquisición de vehículos limpios (autobuses eléctricos y de hidrógeno), sino también un plan integral incluyendo: la adquisición de autobuses M2 ó M3 con tecnologías eléctrica con batería o eléctrica con pila de hidrógeno; la instalación de puntos de recarga eléctrica para flotas de autobuses; la adaptación de cocheras (si se demuestra necesario para la instalación de puntos de recarga) y la consultoría para diseño del proyecto de electrificación y adaptación del plan de explotación (diseño de trayectos, adecuación de la conducción a condiciones climáticas, sistema de gestión de flotas, etc.). En esta línea no se incluye la financiación de autobuses de tecnologías diésel ni de gas.

- d) **Proyectos de digitalización que contribuyan a la reducción de emisiones en el transporte urbano.** Para ello se contemplan dos tipos de proyectos: 1) aquellos que redunden en la mejora del servicio y de la experiencia de usuario del transporte público y para facilitar el acceso al transporte de personas con discapacidad (herramientas de planificación de viajes y mejora de la información del transporte, mejora de los procedimientos de ticketing y pago en transporte urbano, tecnologías aplicadas para facilitar el acceso al transporte a personas con movilidad reducida o cualquier tipo de discapacidad o necesidad especial), con el fin de hacer el transporte público más atractivo y accesible a todos los ciudadanos como alternativa al transporte privado y que, por tanto, se contribuya a lograr una disminución de las emisiones y 2) aquellos que mejoren la gestión de las Administraciones (proyectos de gestión inteligente y sostenible del tráfico y la movilidad, proyectos para proveer información de oferta de transporte al Punto Nacional de Acceso a la Información Multimodal, sistemas de transporte a la demanda, proyectos de sistemas de información de la movilidad, etc.) Herramientas de digitalización, en suma, que contribuyan a mejorar la eficiencia del sistema de transporte público contribuyendo así igualmente a que sea más sostenible y que potencien el uso del transporte colectivo por los ciudadanos frente a otras alternativas menos sostenibles, especialmente frente al vehículo privado, a través de herramientas facilitadoras y de intermodalidad.

Todos los proyectos financiados bajo esta línea deberán contribuir a la reducción de emisiones GHG del transporte urbano, de forma que las mismas puedan acogerse al código “76bis Digitalisation of transport when dedicated in part to GHG emissions reduction: urban transport”.

Estas ayudas se destinarán a Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, y bajo determinadas condiciones, también pueden destinarse a

Ayuntamientos entre 20.000 y 50.000 habitantes. El objetivo es acelerar la implantación de ZBE en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, así como contribuir a la transformación digital y sostenible del transporte urbano de personas y mercancías con medidas que complementen estas ZBE. Así, los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia podrán presentar proyectos que respondan a cualquier tipología mencionada (a, b, c o d), al ser estos los municipios los que tienen más necesidad de mejorar la calidad del aire y mayor capacidad de lograr reducciones significativas en sus emisiones de GEI. Adicionalmente, los municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes con algunos requisitos adicionales (por ejemplo, proveer servicios de transporte público), podrán optar a las ayudas de las tipologías c o d, que contribuyan a hacer más limpio, accesible y eficiente su sistema de transporte público.

Los Ayuntamientos presentarán a las convocatorias sus proyectos que pueden incluir acciones subvencionables de cualquier tipología mencionada (según tengan derecho en función de su tamaño) que respondan a las necesidades de cada término municipal. Los proyectos presentados serán evaluados en función de su impacto, calidad, madurez y relevancia y sólo los mejor valorados accederán a la financiación, que puede alcanzar el 80% de los costes. También se valorará en estos proyectos la contribución a la cohesión social y perspectiva de género y se fomentará la colaboración entre distintos Ayuntamientos.

Como ya se ha mencionado previamente, del total de 1.500 millones destinados a esta línea, al menos 310 millones se destinarán a actuaciones de adquisición de flotas de vehículos cero emisiones para transporte urbano (eléctrico, hidrógeno), instalación de puntos de recarga para dichas flotas e inversiones en infraestructura ciclista.

Como resultado de esta línea se conseguirá que a finales de 2025 al menos 100 áreas urbanas se hayan beneficiado de los proyectos para la reducción de emisiones incluidos en esta línea.

3.Transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte, excluidas las de titularidad municipal. Líneas de ayudas a convocar por cada CA en su ámbito territorial. Importe aproximado: 400 millones de euros.

El diseño de este sistema de incentivos para la renovación de la flota de vehículos industriales en España tiene como objetivos:

- Incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales en España, especialmente de tecnologías que

proporcionen cero emisiones en el transporte (Tank to Wheel), que redundará además en una mayor eficiencia en el uso de recursos, disminución de la dependencia a combustibles fósiles importados y mayor competitividad de las empresas en una situación actual especialmente comprometida.

- La renovación del parque de vehículos, especialmente necesaria en el caso de vehículos pesados de transporte de mercancías.
- Un impulso a la reactivación del tejido industrial y del sector de la automoción en España. Es un sector que tiene una importancia vital para el PIB del país, especialmente en un momento en que otros sectores, particularmente el turismo, se encuentran sin posibilidad de aportar músculo a la recuperación económica española.
- El desarrollo del transporte intermodal como medio alternativo y complementario al transporte por carretera.

En cuanto al primer objetivo de incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales, resulta absolutamente necesario disminuir las emisiones del transporte en España para cumplir con los objetivos europeos en materia de cambio climático, además de mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades. En este sentido, los vehículos pesados suponen algo más de un cuarto de todas las emisiones GEI procedentes de la carretera en España, y alrededor de un 8% de las emisiones totales de nuestro país.

Sin embargo, la madurez tecnológica del sector de vehículo industrial (autobuses M2, M3 y camiones N2, N3) no ha alcanzado las cotas de madurez que sí han logrado los turismos, y vehículos ligeros de transporte de mercancías.

Mientras que la oferta (y las ventas) de vehículos ligeros híbridos enchufables o eléctricos puros ha despegado, dicha oferta es mucho más escasa en el ámbito del vehículo industrial, con la excepción del ámbito urbano y especialmente en el caso de autobuses. Existen vehículos pesados para el transporte de mercancías que son eléctricos puros, aunque la oferta aún es escasa y muy elevada en cuanto a los costes de adquisición. Estos vehículos están muy circunscritos al ámbito urbano, pues tienen tonelajes medios y autonomías bajas (entre 120 y 300 km) que no pueden suplir a las flotas actuales salvo en nichos muy determinados. Puede parecer que con una autonomía de 300 km ese vehículo eléctrico podría sustituir al vehículo habitual de transporte pesado de mercancías de distribución urbana, pero no puede obviarse el hecho de que la mayoría de esos vehículos en la actualidad tienen un número de

trayectos elevado (aunque de poca distancia) y el tiempo disponible entre ellos no permite la mayoría de las veces realizar una recarga total del vehículo.

Además, la infraestructura de carga necesaria para esas recargas ha de ser específica, con unas características de potencia y funcionalidad distintas a los de los turismos.

Por tanto, el sistema intentará incentivar la compra de esos vehículos pesados eléctricos para la distribución urbana, tratando de encontrar ese nicho donde la adquisición de estos vehículos para dar el servicio necesario en las mejores condiciones de sostenibilidad, ampliando el conocimiento sobre esta tecnología en el sector y así generar más oferta y demanda.

En el caso de autobuses, la autonomía de los eléctricos puros es de alrededor de 200 km, lo que limita muchos de sus usos posibles y condiciones de utilización. Por tanto, en el sector del transporte de mercancías y pasajeros de largo recorrido no hay oferta de vehículos eléctricos y los modelos de hidrógeno están aún en fase de experimentación. Existen algunas alternativas de vehículos híbridos enchufables para medio/largo recorrido, cuya adquisición se tratará también de incentivar.

Sí existen alternativas como el uso del gas (GNC y GNL) que si bien pueden ofrecer unas mejoras escasas, resultan interesantes a nivel de “tank to Wheel”, con alrededor de hasta un 15% menos de emisiones de GEI que el diésel Euro VI. Además, los vehículos de gas pueden utilizarse con biocombustibles, cuyo porcentaje en el mix energético español irá en incremento gracias a la aplicación de otros componentes del Plan de Recuperación. Estas ayudas 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 CC.AA gestionarán y abonarán las ayudas a las empresas de transporte según los vehículos inscritos en sus respectivos territorios.

La línea en su conjunto se divide en las siguientes sub-líneas, todas ellas de ayudas directas, esto es, la cuantía de las ayudas estará fijadas de antemano en función de la acción subvencionada, y los solicitantes podrán optar a ellas en orden de llegada hasta que se acaben los fondos:

- a) **Línea de ayudas para el cambio de flota de vehículos de transporte de viajeros y mercancías de cero o bajas emisiones**, como por ejemplo híbrido simple, REEV y PHEV, GLP, GNC, GNL o Bifuel, BEV, Hidrógeno (FVC, FCHV).

Se establecen ayudas directas para la adquisición de este tipo de vehículos por parte de las empresas privadas que efectúan transporte.

En todo caso, todos los camiones subvencionados serán vehículos de cero emisiones o de bajas emisiones de conformidad el Reglamento 2019/1242, así como vehículos GNL/GNC que puedan utilizarse con biogás o biometano, garantizando que se cumplen los criterios de la Directiva de Energía Renovable 2018/2001/EU (REDII) y sus actos de desarrollo y asegurando que la medida es complementada por otras que incrementen el porcentaje de los biocombustibles en el mix nacional incluidas en otro componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Finalmente, podría ser financiable también operaciones de “retrofit” entendidas como la modificación que se realiza sobre la unidad de potencia de un vehículo de las categorías N2, N3, M2 o M3 matriculado en España, originalmente propulsado al 100% por combustible diésel o por gasolina, para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico o de hidrógeno. Esta ayuda no supone ningún incentivo a la compra de nuevos vehículos diésel o gasolina, ya que se dirige solo a vehículos ya matriculados, ni incentiva el mantener vehículos demasiado antiguos en la carretera con peor desempeño ambiental, ya que se exigirá una antigüedad de menos de 10 años.

Si bien una gran parte de la línea se destina a la financiación de vehículos limpios (eléctrico, hidrógeno), que podrían haberse etiquetado con el código 074, por ser conservadores se ha optado por asignar un coeficiente del 0% en términos de climate tagging.

b) Línea de ayudas para la implantación de infraestructura de repostaje de vehículos industriales con combustibles alternativos (eléctrica, GNL, GNC, biometano).

La transformación de las flotas hacia modos de propulsión con energías alternativas requiere acciones más allá de la adquisición de vehículos nuevos. Por ello, se incluye una línea de ayudas a empresas de transporte para instalación de puntos de recarga eléctrica y de suministro de gas natural para sus propias flotas. Tanto la electricidad como el gas natural pertenecen a la relación de combustibles alternativos incluidos en la Directiva 2014/95 y requieren apoyo en el despliegue de infraestructuras de suministro. El uso de gas natural permite el empleo de biometano, contribuyendo a los objetivos de uso de energías renovables en el

transporte. Las empresas pueden optar por dar acceso público a sus instalaciones, contribuyendo de esa manera al despliegue de una red suficiente de puntos de suministro, aspecto clave para el despegue de las energías alternativas para el transporte.

Si bien una gran parte de la línea se destina a la financiación de puntos de recarga eléctricos, que podrían haberse etiquetado con el código 073, por ser conservadores se ha optado por asignar un coeficiente del 0% en términos de climate tagging.

c) Línea de ayudas a empresas para adquisición o adaptación de remolques y semirremolques para transporte intermodal.

Se trata de una línea de ayudas a empresas privadas para adquisición o adaptación de remolques y semirremolques, fabricados según la norma UIC 596-5, de manera que resulten aptos para su empleo en autopistas ferroviarias (sistema vagón poché), con el fin de promover la intermodalidad con el modo ferroviario y lograr así reducir el tránsito de camiones por las carreteras. Este sistema de vagón requiere la carga y descarga vertical de los semirremolques mediante pórtico grúa, para ello se requiere una configuración especial de su estructura para soportar los esfuerzos y contar con los puntos de enganche para izarlos. El impulso de las autopistas ferroviarias requiere de la disponibilidad en el mercado de semirremolques que cumplan estas características. Estos semirremolques tienen un sobrecoste respecto de los semirremolques estándar por lo que se considera necesario incentivar su compra.

Estos remolques y semirremolques son en todo caso tecnológicamente neutros respecto al combustible utilizado en la cabeza tractora que los propulse (no son vehículos tractores, son unidades de transporte intermodal). El objetivo es trasladar a las autopistas ferroviarias el transporte de mercancías de largo recorrido.

d) Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos.

Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos, en función de su valor residual y del cálculo de costes externos evitados al retirar de la circulación dicho vehículo. La magnitud de costes externos evitados depende de la antigüedad (que a su vez determina el estándar Euro del vehículo y, por tanto, la cantidad de contaminantes que se emiten por kilómetro recorrido), y la asunción de los kilómetros que le faltan por recorrer al vehículo según su edad.

El objetivo es retirar de la circulación aquellos vehículos más antiguos y, por tanto, más contaminantes y menos seguros. Se contribuye de esta forma a rejuvenecer la edad media del parque y a disminuir las emisiones del transporte en España para cumplir con los objetivos europeos en materia de cambio climático, además de mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades, entre otros problemas derivados de la actividad del transporte. Estas ayudas no estarán vinculadas a la adquisición de vehículos nuevos, por lo que no hay riesgo de incumplimiento de los requisitos de DNSH. El objetivo perseguido es retirar los vehículos más contaminantes de las carreteras, y no incentivar la compra de nuevos vehículos.

De forma adicional en **esta línea de inversiones se incluye una partida de, en torno a 11,3 millones de euros relacionados con los gastos necesarios para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea.** El plazo para la ejecución de estos gastos estará limitado exclusivamente al plazo máximo definido por la Comisión para la ejecución del plan, agosto 2026.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)								
PERIODIFICACIÓN	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo	0	619	2.970	633	14	13	11	4.260
Otra financiación	0	618	1.602	580	0	0	0	2.800
Total	0	1.237	4.572	1.213	14	13	11	7.060

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito: **Promulgación de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte**

- Indicadores cualitativos: Disposición de la Ley por la que se establece su entrada en vigor. Segundo semestre de 2023.
- Descripción: Entrada en vigor de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte para mejorar la planificación, la coordinación y la eficiencia de las políticas de transporte público, apoyar la digitalización del transporte y el uso del transporte público y establecer un sistema de financiación para la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras públicas y que internalice los costes medioambientales.

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible.**

- Meta: 400 millones de euros en el segundo semestre de 2022.
- Descripción: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos relacionados con adquisiciones por parte de municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán asignarse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa.

Los criterios de selección garantizarán que, del objetivo presupuestario total de 1 500 000 000 EUR, al menos 310 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1 190 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Objetivo: Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por las Comunidades Autónomas de al menos 900 millones EUR destinado a fomentar la movilidad sostenible.

- Meta: 900 millones de euros en el segundo semestre de 2023.
- Descripción: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos asociados a adquisiciones por parte de las Comunidades Autónomas. Los proyectos y subvenciones adjudicados y las adquisiciones realizadas por las Comunidades Autónomas deberán:
 - 1) contribuir a fomentar la movilidad sostenible proporcionando subvenciones a empresas privadas para: a) desguazar los vehículos pesados antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles

alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano); las subvenciones deben concederse con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1);

- 2) contribuir a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia apoyando a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa; e) el incentivo de la penetración en España de tecnologías de cero emisiones en el ámbito del transporte; f) aparcamientos disuasorios a las afueras de dichos municipios y capitales de provincia que reduzcan el tráfico en el centro urbano; g) la ampliación o actualización de la red de transporte ferroviario (metro o tren); h) proyectos de digitalización, siempre que sean complementarios a medidas que redunden en el fomento de un transporte más sostenible, como, por ejemplo, la implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, implantación de proyectos de movilidad como servicio, proyectos de mejora del ticketing intermodal o interservicio y proyectos de ayuda a la gestión de la movilidad y el tráfico, y el análisis de la información para mejorar la eficiencia del sistema de transporte; y i) cualquier otro proyecto que: 1) suponga una mejora en la calidad del aire, especialmente en zonas urbanas; 2) facilite la reducción de necesidad de uso de vehículo privado en zonas urbanas y metropolitanas; 3) suponga un incremento de uso de transporte público; y 4) incentive la movilidad activa y saludable. Los criterios de selección garantizarán que al menos 900 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Objetivo: Proyectos finalizados de fomento de la movilidad sostenible, especialmente en zonas urbanas y metropolitanas

- Meta: 25 proyectos en el segundo semestre de 2023.
- Descripción: Al menos 25 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados, en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50 000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20 000 y 50 000 habitantes.

Son proyectos de fomento de la movilidad sostenible los siguientes:

- Proyectos desarrollados por municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenibles en municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán concederse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa. Un proyecto es un conjunto de actividades definidas, interrelacionadas y coordinadas, realizadas con un objetivo común dentro de determinados plazos y límites presupuestarios, para las que se solicita una subvención. Un municipio puede desarrollar más de un proyecto.
- Proyectos de fomento de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas desarrollados por las Comunidades Autónomas. Conciernen a las tipologías a) a i) especificadas en la inversión 1 del componente 1. Las zonas urbanas y metropolitanas se definen como municipios con más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y, en determinadas condiciones, municipios de más de 20 000 habitantes. Cada Comunidad Autónoma puede desarrollar más de un proyecto.
- Proyectos de subvención a empresas privadas para: a) desguazar vehículos antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano). Deben subvencionarse al menos 8 500 vehículos pesados o puntos de repostaje para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad

sostenible. Las subvenciones deben concederse de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

Objetivo: Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible.

- Meta: 1500 millones en el segundo semestre de 2024.
- Descripción: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos relacionados con adquisiciones por parte de municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán asignarse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa.

Los criterios de selección garantizarán que al menos 310 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1 190 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

(Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2022).

Objetivo: Proyectos finalizados de fomento de la movilidad sostenible, especialmente en zonas urbanas y metropolitanas.

- Meta: 280 proyectos en el segundo semestre de 2025.
- Descripción: Al menos 280 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados en zonas urbanas y metropolitanas, para contribuir a la movilidad sostenible en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50 000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20 000 y 50 000 habitantes.

Son proyectos de fomento de la movilidad sostenible los siguientes:

- Proyectos desarrollados por municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán concederse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa. Un proyecto es un conjunto de actividades definidas, interrelacionadas y coordinadas, realizadas con un objetivo común dentro de determinados plazos y límites presupuestarios, para las que se solicita una subvención. Un municipio puede desarrollar más de un proyecto.
- Proyectos de fomento de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas desarrollados por las Comunidades Autónomas. Conciernen a las tipologías a) a i) especificadas en la inversión 1 del componente 1. Las zonas urbanas y metropolitanas se definen como municipios con más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y, en determinadas condiciones, municipios de más de 20 000 habitantes. Cada Comunidad Autónoma puede desarrollar más de un proyecto.
- Proyectos de subvención a empresas privadas para: a) desguazar vehículos antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano). Deben subvencionarse al menos 3 000 vehículos pesados o puntos de repostaje o de recarga para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad sostenible. Las subvenciones deben concederse de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

(Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023).