

PROGRAMA 45AA

C01.I01 - ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO. INFRAESTRUCTURAS Y ECOSISTEMAS RESILIENTES

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

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

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

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, actualmente en tramitación.

Prevé inversiones para el establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia; para la transformación del transporte urbano y metropolitano con flotas cero emisiones; 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. Dicha ley regulará aspectos para promocionar el transporte y la movilidad sostenibles, incluyendo temas relacionados con las inversiones, los combustibles alternativos, digitalización e innovación, y con la financiación del transporte público 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.

Este Programa, se gestiona fundamentalmente por la Secretaría General de Transportes y Movilidad en particular por la Dirección General de Carreteras, si bien la ejecución se lleva a cabo por las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, así como por la propia Dirección General de Carreteras, cada una de ellas en el ámbito de sus competencias y con el alcance fijado en las previsiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El Programa fomenta los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de Género), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

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 - 19 debido a la mayor reticencia a compartir espacios entre los usuarios. Actualmente la utilización del transporte

público se estima que está en niveles aún inferiores 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.
- Promover la movilidad de peatones, ciclistas y otras nuevas formas de movilidad sostenible en las carreteras de titularidad estatal que han adquirido la condición de vía urbana, a través de intervenciones tendentes a reducir los espacios dedicados a los automóviles y a aminorar la velocidad de estos, con el objetivo último de reducir las emisiones a la atmósfera y la contaminación acústica. Con la cesión a los Ayuntamientos de estos tramos una vez realizadas las actuaciones de “humanización”, también se persigue dotar de mayor eficiencia a estos en la gestión del viario urbano en sus municipios.

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

C1.11 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, 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 contribuir a 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.

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 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 han establecido cuantías de ayudas a proyectos a financiar directamente por CCAA en base a sus competencias. Estas ayudas de concesión directa se tramitaron en 2021 mediante un reparto territorializado de las mismas en el seno de la Conferencia

Nacional de Transporte, principal mecanismo de concertación entre el Estado y las CCAA 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. En concreto se prevén dos convocatorias, una ya lanzada en 2021 y resuelta en 2022, por importe de 1.000 millones de euros, y una segunda convocatoria que se convocará en 2022 y se espera resolver a principios de 2023.

Finalmente, se establece una línea de apoyo a empresas de transporte de viajeros y mercancías que será gestionada a través de las CCAA en base al reparto competencial vigente. Se trata de ayudas directas en función de las actuaciones a realizar para la transformación de sus flotas (adquisición de vehículos más sostenibles, instalación puntos de recarga, achatarramiento de vehículos antiguos más contaminantes para evitar su circulación en el mercado de segunda mano, adquisición de semirremolques adaptados a autopistas ferroviarias).

Si bien se establece un reparto de fondos para cada línea de ayudas, 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 una parte 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, de hidrógeno), 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 Ayuntamientos para inversiones en base a sus competencias.

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

- a) **Proyectos 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 financiados 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 (P. 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 (P. ej.: 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 (P. ej.: 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 (P. ej.: 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 (P. ej.: 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 cero emisiones (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 (P. ej.: 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 (P. ej.: 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 (P. ej.: 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.

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.

Los Ayuntamientos presentarán a las convocatorias sus proyectos 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 90% de los costes subvencionables.

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 se hayan culminado al menos 280 proyectos (entre los que ejecuten los Ayuntamientos y las CCAA).

La partida de los PGE correspondiente a 2023 incluye la cuantía correspondiente al segundo pago previsto en la primera convocatoria de ayudas, así como el pago único correspondiente a la segunda convocatoria de ayudas.

(Miles de euros)		
Concepto	Descripción	Importe PGE 2023
762	Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. Programa para la implantación de Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano dirigido a EE. LL Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	863.386,60

Asimismo, se incluyen los siguientes conceptos:

- Concepto 764 «A la Mancomunidad Don Benito-Villanueva de la Serena, para la ejecución de actuaciones integradas en el Programa para la implantación de Zonas de bajas emisiones y la transformación del transporte urbano y metropolitano. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia».
- Concepto 767 «Al Ayuntamiento de A Coruña, para la ejecución de actuaciones integradas en el Programa para la implantación de Zonas de bajas emisiones y la transformación del transporte urbano y metropolitano. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia».

Estas partidas responden a garantizar que la estructura competencial no puede ser un obstáculo para alcanzar los objetivos del PRTR, y por tanto es necesario particularizar un régimen que evite restricciones administrativas que puede tener efectos perniciosos en casos muy particulares, como es el caso de la Estación Intermodal de A Coruña o en los municipios de Don Benito y Villanueva de la Serena, en proceso de integración ya muy avanzado, pero no finalizado.

2.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.

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 han sido acordados en Conferencia Sectorial. Las CCAA 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 fijada 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.

- b) **Línea de ayudas para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos industriales.**

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.

c) **Línea de ayudas a empresas para adquisición de semirremolques para transporte intermodal.**

Se trata de una línea de ayudas a empresas privadas para adquisición de 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.

Para esta línea de ayudas ya se transfirieron 174 millones de euros a las CCAA en 2021. En los PGE 2022 hay previstos 150 millones adicionales y, finalmente, en 2023 se incluye una partida con la que se cerraría el programa.

(Miles de euros)		
Concepto	Descripción	Importe PGE 2023
753	Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. Programa para la transformación de flotas de transporte público urbano, metropolitano e interurbano. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	76.000,00

De forma adicional en esta línea de inversiones, en el Programa 46AA, se incluye una partida de, relacionados con los gastos necesarios para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en este Programa 45AA.

Por último, se incluye como una sublínea de inversión el desarrollo de actuaciones de “humanización” y calmado del tráfico en travesías de la Red de Carreteras del Estado de titularidad estatal; se trata de carreteras que han alcanzado condiciones de vía urbana. Se contemplan intervenciones como la implantación de aceras o ampliación de las existentes, construcción de bulevares, eliminación de cruces a distinto nivel, construcción de carriles bici, implantación de arbolado y zonas verdes, reducción de zonas de aparcamiento.... Una vez concluidas estas actuaciones, la titularidad de estos tramos será cedida a los Ayuntamientos de los municipios, para una gestión más directa y eficiente del viario ya integrado en la trama urbana. Esta sublínea de inversión la emprenderá el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en las carreteras de su competencia.

(Miles de euros)		
Concepto	Descripción	Importe PGE 2023
691	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	36.148,53

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	1.074.000,00	781.047,00	987.148,53	16.105,06	17.105,06	16.750,06	2.892.155,71
Otra financiación	0							
Total	0	1.074.000,00	781.047,00	987.148,53	16.105,06	17.105,06	16.750,06	2.892.155,71

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito: **Promulgación de una Ley de Movilidad Sostenible**

- **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 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.

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 euros, al menos 310.000.000 euros contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1.190.000.000 euros 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 euros 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 euros 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:

i) 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.

ii) 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.

iii) 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:** 1.500 millones de euros 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 euros contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1.190.000.000 euros 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:

i) 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.

ii) 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.

iii) 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)

Objetivo: Carreteras estatales mejoradas en zonas urbanas para fomentar nuevos tipos de movilidad

- **Meta:** Al menos 34 carreteras estatales mejoradas, en el cuarto trimestre de 2025.
- **Descripción:** Al menos 34 carreteras estatales mejoradas mediante la construcción de nuevos carriles bici, la ampliación de las zonas peatonales, la reducción de las zonas de aparcamiento o la mejora de la seguridad en los cruces.