

**P  
M  
U  
S**

# **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SANTA POLA**

**Tomo III  
Plan de Seguimiento y  
Evaluación**



**OCTUBRE 2024**



## ÍNDICE

ÍNDICE .....	2
ÍNDICE DE TABLAS .....	2
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES .....	2
1 PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO .....	3
1.1 Introducción y justificación de los indicadores .....	3
1.2 Cuantificación de los indicadores.....	3
1.3 Programación y control .....	7
1.4 Seguimiento Indicadores.....	9
2 FUENTES DE FINANCIACIÓN .....	11
2.1 Introducción .....	11
2.2 Fuentes internacionales .....	11
2.2.1 Fondos soberanos .....	11
2.2.2 Entidades bilaterales y fondo de inversión .....	11
2.3 Fuentes europeas .....	12
2.3.1 Next Generation EU.....	12
2.3.2 Horizonte Europa .....	12
2.3.3 InvestEU (2021-2027).....	13
2.3.4 URBACT.....	14
2.4 Fuentes nacionales .....	15
2.4.1 Programa Moves III. Movilidad eficiente y sostenible .....	15
2.4.2 Programa ayudas FNEE: Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte.....	16
2.4.3 ICO-Mitma Movilidad Sostenible .....	16
2.4.4 Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).....	17
2.5 Fuentes autonómicas .....	18
2.5.1 Programa de transformación de flotas de vehículos pesados por transporte profesional por carretera .....	18
2.5.2 Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE) .....	18
2.6 Recursos económicos .....	19

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Evaluación y seguimiento de las acciones y objetivos establecidos. Elaboración propia .....	6
Tabla 2. Orden de prioridad en las Líneas Estratégicas. Elaboración propia .....	6
Tabla 3. Cronograma de las actuaciones propuestas. Elaboración propia .....	8
Tabla 4. Opciones de fuentes de financiación para el Plan de Acción. Elaboración propia.....	10
Tabla 5. Opciones de fuentes de financiación para el Plan de Acción. Elaboración propia.....	11
Tabla 6. Límite de ayudas por tipo de destinatario último. Actuación 1. Fuente: IDAE. Elaboración propia.....	15
Tabla 7. Usos a los que está destinada la Actuación 2. Fuente: IDAE. Elaboración propia.....	16
Tabla 8. Porcentaje de coste subvencionable. Actuación 2. Fuente: IDAE. Elaboración propia.....	16
Tabla 9. Límite de ayuda por tipo de destinatario último. Actuación 2. Fuente: IDEA. Elaboración propia. ....	16

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Cursos de formación en digitalización en el ámbito del transporte y la movilidad. Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.....	12
Ilustración 2. Programación temporal convocatorias URBACT. Fuente: URBACT .....	14
Ilustración 3. URBACT. Fuente: URBACT. ....	14
Ilustración 4. Programa de financiación ICO-Mitma Movilidad Sostenible. Fuente: MITMA.....	17
Ilustración 5. Programa Transformación de flotas de vehículos pesados de transporte de mercancías y pasajeros por carretera. Fuente: Mitma. ....	18
Ilustración 77. Ayudas a la movilidad sostenible. Fuente: IVACE.....	18

## 1 PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

### 1.1 Introducción y justificación de los indicadores

Tras la definición de los objetivos y de las actuaciones esenciales para alcanzarlos, es imprescindible poner en marcha un proceso de seguimiento y evaluación que evidencie el desarrollo del Plan y las metas alcanzadas en el horizonte temporal establecido.

Por consiguiente, es importante proporcionar al Ayuntamiento de Santa Pola una batería de indicadores que ayuden a medir los resultados y garanticen el cumplimiento del proyecto.

El sistema de indicadores representa una fuente fundamental de información que **permite conocer el grado de incidencia de cada medida en relación con los objetivos propuestos** en el PMUS. Para ello, se lleva a cabo un control de seguimiento de los indicadores sobre el escenario actual y se vuelven a medir una vez estén las medidas propuestas implantadas.

Se distinguen dos planes:

- **Plan de Evaluación:** aquellos indicadores que evalúan el nivel de logro alcanzado por los objetivos y, por lo tanto, la eficacia del Plan.
- **Plan de Seguimiento:** cuyos indicadores cuantifican el grado de evolución de las actuaciones propuestas y, por lo tanto, el avance del Plan.

En la parte de la **monitorización de las actuaciones**, hay casos en los que será necesario verificar tanto la implantación de la medida como su grado de cumplimiento o utilización. Por ejemplo, la propuesta 2.5 "Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP"; la cual habría que analizar contabilizando el número de nuevos aparcamientos instalados y medir su utilización en función de los usuarios que lo utilizan.

Asimismo, este proceso irá acompañado de **informes anuales** sobre el desarrollo del PMUS a efectos de valorar el nivel de ejecución y el éxito del Plan de Acción propuesto. Estos documentos, también, sirven como recopilación de recomendaciones y lecciones aprendidas para una futura planificación de planes y proyectos que sigan la línea de las actuaciones planteadas en el presente Plan.

### 1.2 Cuantificación de los indicadores

Después de haber definido las actuaciones para cada línea estratégica, se incluye una batería de indicadores para cada una de ellas. Estos indicadores, cuentan con un periodo temporal de control, con tiempo suficiente para medir su grado de éxito con un valor razonable respecto a la situación actual. Estos indicadores son lo más sencillos y accesibles posible.

En la siguiente tabla, se recogen los indicadores establecidos para cada actuación propuesta en el Plan de Acción, su prioridad y los periodos temporales de control.

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control	
LE1	Fomento de la movilidad peatonal	1.1 Peatonalización.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m <sup>2</sup> ).	↑	Alta	Anual
		1.2 Plataforma única.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m <sup>2</sup> ).	↑	Alta	Anual
		1.3 Construcción/ampliación de aceras.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m <sup>2</sup> ).	↑	Alta	Anual
		1.4 Peatonalizaciones temporales.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m <sup>2</sup> ).	↑	Media	Anual
		1.5 Itinerarios escolares seguros.	Nº de rutas escolares.	↑	Media	Anual
			Nº de escolares que acuden a través de un itinerario seguro.	↑		
		1.6 Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	Redacción del Plan: Sí/No.	↑	Alta	Bianual
1.7 Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	Nº de actuaciones propuestas que han sido implementadas.	↑	Alta	Anual		
	Nº de puntos negros resueltos.	↑				

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control	
LE2	Fomento de la movilidad ciclista y VMP	<b>2.1 Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabici instalados.</b>	Longitud de itinerarios ciclistas rehabilitados.	↑	Media	Anual
		<b>2.2 Implementación de infraestructura ciclista.</b>	Superficie ciclista a lo largo de este itinerario (m <sup>2</sup> ).	↑	Media	Anual
			Elementos ciclistas complementarios (señalización vertical, pavimentación especial, etc.).	↑		
		<b>2.3 Instalación de señalización ciclista y VMP</b>	Elementos de señalización ciclista vertical y horizontal.	↑	Alta	Anual
		<b>2.4 Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.</b>	Nº de plazas de aparcamiento para bicicletas.	↑	Media	Anual
			Nº de plazas de aparcamiento VMP.	↑		
		<b>2.5 Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RC&amp;B).</b>	Adhesión a la Red: Sí/No.	↑	Baja	Anual
			Nº de bicicletas robadas.	↓		
			Percepción de mejora de la seguridad de los usuarios.	↑		
		<b>2.6 Mobiliario urbano y servicios.</b>	Nº de elementos de mobiliario urbano instalados.	↑	Media	Bianual

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control	
LE3	Mejora del transporte público urbano e interurbano.	<b>3.1 Fomento de la intermodalidad.</b>	Nº de actuaciones realizadas.	↑	Media	Anual
		<b>3.2 Reorganización de la red de transporte público colectivo.</b>	Nº de elementos de señalización.	↑	Alta	Anual
			Implementación de un sistema de transporte público urbano: Sí/No.	↑		Bianual
		<b>3.3 Mejora/instalación de marquesinas para transporte público colectivo.</b>	Nº de marquesinas instaladas.	↑	Media	Anual
			Nº de marquesinas mejoradas.	↑		
		<b>3.4 Taxis.</b>	Nº de licencias de taxi.	↑	Baja	Bianual
			Nº de taxis eléctricos.	↑		
			Nº de taxis adaptados.	↑		
<b>3.5 Autobús lanzadera.</b>	Nº de autobuses lanzadera.	↑	Alta	Anual		

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control
LE4	4.1 Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	Nº de plazas Zona verde.	↑	Media	Anual
		Nº de plazas Zona Azul.	↑		
		Nº de plazas Zona Naranja.	↑		
	4.2 Eliminación de plazas de aparcamiento.	Nº de plazas de aparcamiento suprimidas.	↑	Media	Anual
		Nº de estacionamientos Kiss+Ride.	↑		
	4.3 Acondicionamiento en bolsas de aparcamiento en solares.	Número de plazas en aparcamientos.	↑	Media	Anual
% demanda temporada alta y baja.		↑			

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control			
LE7	7.1 Mejora e instalación de elementos de señalización.	Elementos de señalización instalados.	↑	Media	Anual			
		7.2 Eliminación de puntos negros.	Nº de espejos instalados.			↑	Media	Anual
			Nº de luminarias sustituidas (tipo led).			↑		
	Nº de señales de tráfico instaladas.		↑					
	7.3 Elementos de calmado de tráfico	Nº de pasos de peatones elevados.	↑	Alta	Anual			
		Nº de pasos de peatones inteligentes.	↑					
		Nº de ensanche de orejas peatonales.	↑					

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control			
LE5	5.1 Jerarquización viaria.	Nº de vehículos aforados.	↓	Alta	Bianual			
		5.2 Reordenación de la circulación.	Nº de calles implicadas en la reordenación.			↑	Media	Bianual
	5.3 Estudios de tráfico.		IMD de los vehículos aforados.	↓	Baja	Bianual		
			Nº de puntos de aforo vehicular.	↑				
	5.4 Vados particulares.		Nº de vados sin señalización.	↓	Alta	Anual		
		Inventario de vados particulares.	↑					

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control
LE8	8.1 Control de la calidad del aire y contaminación acústica.	Nº de sensores acústicos instalados.	↑	Media	Anual
		Nº de sensores calidad del aire instalados.	↑		
	8.2 Mapa acústico.	Mapa acústico realizado: Sí/No.	↑	Media	Quinquenal
	8.3 Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.	Nº de vehículos con etiqueta 0 y ECO.	↑	Media	Anual
		8.4 Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos y electrolineras.	Nº de puntos de recarga de vehículos eléctricos.	↑	Media
	Tiempo de utilización de los puntos de recarga.		↑		

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control
LE6	6.1 Reorganización de las plazas para carga y descarga.	Nº de puntos de carga/descarga.	↑	Media	Anual
		Nº de puntos de c/d para vehículos de bajas emisiones.	↑		

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control
LE9	9.1 Modernización y conectividad de la administración (Smart Office).	Portal de Datos Abiertos: Sí/No.	↑	Media	Bianual
		Nº de decodificadores WIFI municipales instalados.	↑		Anual
	9.2 Plataforma MaaS Santa Pola.	Puesta en marcha de aplicación MaaS.	↑	Baja	Anual
	9.3 Sensorización de plazas de aparcamiento.	Nº de sensores instalados en los aparcamientos.	↑	Baja	Anual
		Nº de pantallas de información de estacionamiento disponible.	↑		
	9.4 Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.	Nº de contadores instalados en la vía ciclista.	↑	Baja	Anual

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control
	10.6 Diseño de Metrominuto y Biciminuto.	Diseño e implantación del Metrominuto: Sí/No.	↑	Baja	Quinquenal
		Diseño e implantación del Biciminuto: Sí/No.	↑		Quinquenal
	10.7 Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.	Nº de rutas disponibles.	↑	Media	Anual
	10.8 Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.	Informes: Sí/No.	↑	Media	Anual

Tabla 1. Evaluación y seguimiento de las acciones y objetivos establecidos. Elaboración propia

Línea Estratégica	Propuesta	Indicador	Meta	Prioridad	Control
LE10	10.1 Coordinación supramunicipal.	Coordinación: Sí/No.	↑	Alta	Anual
	10.2 Revisión del PGOU vigente.	Revisión y actualización del PGOU: Sí/No.	↑	Media	8 años
	10.3 Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.	Nº de charlas y campañas realizadas.	↑	Media	Anual
		Publicaciones en redes sociales.	↑		Mensual
		Publicaciones en la web del Ayuntamiento.	↑		Mensual
		Eventos de promoción de la movilidad sostenible.	↑		Anual
	10.4 Plan de Participación Ciudadana.	Plan de Participación Ciudadana: Sí/No.	↑	Alta	Quinquenal
10.5 Ordenanzas de Movilidad Sostenible.	Ordenanzas de movilidad: Sí/No.	↑	Alta	Quinquenal	

ORDEN PRIORIDAD	ACCIÓN	PRIORIDAD
1	LE1 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL	Alta
6	LE2 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	Media
5	LE3 – MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E	Media
6	LE4 – GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	Media
3	LE5 – ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO	Media
7	LE6 – GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE	Media
4	LE7 – SEGURIDAD VIAL	Media
8	LE8 – CALIDAD AMBIENTSL Y AHORRO ENERGÉTICO	Media
9	LE9 – MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA	Baja
2	LE10 – COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD	Media

Tabla 2. Orden de prioridad en las Líneas Estratégicas. Elaboración propia

### 1.3 Programación y control

ACCIÓN		PRIORIDAD	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO			LARGO PLAZO
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>LE1 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL</b>			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.1	Peatonalización.	Alta							
1.2	Plataforma única.	Alta							
1.3	Construcción/ampliación de aceras.	Alta							
1.4	Peatonalizaciones temporales.	Media							
1.5	Itinerarios escolares seguros.	Media							
1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	Alta							
1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	Alta							
<b>LE2 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP</b>			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.	Media							
2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	Media							
2.3	Instalación de señalización ciclista y de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).	Alta							
2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.	Media							
2.5	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RC&B).	Baja							
2.6	Mobiliario y servicios urbanos.	Media							
<b>LE3 – MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO</b>			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
3.1	Fomento de la intermodalidad.	Media							
3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo.	Alta							
3.3	Mejora/instalación de marquesinas para transporte público colectivo.	Media							
3.4	Taxis.	Baja							
3.5	Autobús lanzadera.	Alta							
<b>LE4 – GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO</b>			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	Media							
4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.	Media							
4.3	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares y bolsas de estacionamiento temporales.	Media							

ACCIÓN		PRIORIDAD	CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO			LARGO PLAZO
LE5 – ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
5.1	Jerarquización viaria.	Alta							
5.2	Reordenación de la circulación.	Media							
5.3	Estudios de tráfico.	Baja							
5.4	Vados particulares.	Alta							
LE6 – GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
6.1	Reorganización de las plazas para carga y descarga.	Media							
LE7 – SEGURIDAD VIAL			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.	Media							
7.2	Eliminación de puntos negros.	Media							
7.3	Elementos de calmado de tráfico.	Alta							
LE8 – CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
8.1	Control de la calidad del aire y contaminación acústica.	Media							
8.2	Mapa acústico.	Media							
8.3	Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.	Media							
8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras.	Media							
LE9 – MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
9.1	Modernización y conectividad de la administración (Smart Office).	Media							
9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.	Baja							
9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.	Baja							
9.4	Contadores en vías para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.	Baja							
LE10 – COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
10.1	Coordinación supramunicipal.	Alta							
10.2	Revisión del PGOU vigente.	Alta							
10.3	Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.	Media							
10.4	Plan de Participación Ciudadana.	Alta							
10.5	Ordenanzas de Movilidad Sostenible.	Alta							
10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.	Baja							
10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.	Media							
10.8	Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.	Media							

Tabla 3. Cronograma de las actuaciones propuestas. Elaboración propia



## 1.4 Seguimiento Indicadores

ACCIÓN		INDICADOR	
LE1 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL		TIPO	2024
1.1	Peatonalización.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m2).	
1.2	Plataforma única.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m2).	
1.3	Construcción/ampliación de aceras.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m2).	
1.4	Peatonalizaciones temporales.	Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m2).	
1.5	Itinerarios escolares seguros.	Nº de escolares que acuden a través de un itinerario seguro.	
1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	Redacción del Plan: Sí/No.	
1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	Nº de actuaciones propuestas que han sido implementadas.	
		Nº de puntos negros resueltos.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE2 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP		TIPO	2024
2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.	Longitud de itinerarios ciclistas rehabilitados (m).	
2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	Superficie ciclista a lo largo de este itinerario (m2).	
		Elementos ciclistas complementarios (señalización vertical, pavimentación especial, etc.).	
2.3	Instalación de señalización ciclista y de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).	Elementos de señalización ciclista vertical y horizontal.	
2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.	Nº de plazas de aparcamiento para bicicletas.	
		Nº de plazas de aparcamiento VMP.	
2.5	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RC&B).	Adhesión a la Red: Sí/No.	
		Nº de bicicletas robadas.	
2.6	Mobiliario y servicios urbanos.	Percepción de mejora de la seguridad de los usuarios.	
		Nº de elementos de mobiliario urbano instalados.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE3 – MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO		TIPO	2024
3.1	Fomento de la intermodalidad.	Nº de actuaciones realizadas.	
3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo.	Nº de elementos de señalización.	
		Implementación de un sistema de transporte público urbano: Sí/No.	
3.3	Mejora/instalación de marquesinas para transporte público colectivo.	Nº de marquesinas instaladas.	
		Nº de marquesinas mejoradas.	
3.4	Taxis.	Nº de licencias de taxi.	
		Nº de taxis eléctricos.	
		Nº de taxis adaptados.	
3.5	Autobús lanzadera.	Nº de autobuses lanzadera.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE4 – GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO		TIPO	2024
4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	Nº de plazas Zona verde.	
		Nº de plazas Zona Azul.	
		Nº de plazas Zona Naranja.	
4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.	Nº de plazas de aparcamiento	
		Nº de estacionamientos Kiss+Ride.	
4.3	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares y bolsas de estacionamiento temporales.	Número de plazas en aparcamientos.	
		% demanda temporada alta y baja.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE5 – ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO		TIPO	2024
5.1	Jerarquización viaria.	Nº de vehículos aforados.	
5.2	Reordenación de la circulación.	Nº de calles implicadas en la reordenación.	
5.3	Estudios de tráfico.	IMD de los vehículos aforados.	
		Nº de puntos de aforo vehicular.	
5.4	Vados particulares.	Nº de vados sin señalización.	
		Inventario de vados particulares.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE6 – GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)		TIPO	2024
6.1	Reorganización de las plazas para carga y descarga.	Nº de puntos de carga/descarga.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE7 – SEGURIDAD VIAL		TIPO	2024
7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.	Elementos de señalización instalados.	
7.2	Eliminación de puntos negros.	Nº de espejos instalados.	
		Nº de luminarias sustituidas (tipo led).	
		Nº de señales de tráfico instaladas.	
7.3	Elementos de calmado de tráfico.	Nº de pasos de peatones elevados.	
		Nº de pasos de peatones inteligentes.	
		Nº de ensanche de orejas peatonales.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE8 – CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO		TIPO	2024
8.1	Control de la calidad del aire y contaminación acústica.	Nº de sensores acústicos instalados.	
		Nº de sensores calidad del aire instalados.	
8.2	Mapa acústico.	Mapa acústico realizado: Sí/No.	
8.3	Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.	Nº de vehículos con etiqueta 0 y ECO.	
8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolinerías.	Nº de puntos de recarga de vehículos eléctricos.	
		Tiempo de utilización de los puntos de recarga.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE9 – MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA		TIPO	2024
9.1	Modernización y conectividad de la administración (Smart Office).	Portal de Datos Abiertos: Sí/No.	
		Nº de decodificadores WIFI municipales instalados.	
9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.	Puesta en marcha de aplicación MaaS.	
9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.	Nº de sensores instalados en los aparcamientos.	
		Nº de pantallas de información de estacionamiento disponible.	
9.4	Contadores en vías para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.	Nº de contadores instalados en la vía ciclista.	

ACCIÓN		INDICADOR	
LE10 – COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE		TIPO	2024
10.1	Coordinación supramunicipal.	Coordinación: Sí/No.	
10.2	Revisión del PGOU vigente.	Revisión y actualización del PGOU: Sí/No.	
10.3	Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.	Nº de charlas y campañas	
		Publicaciones en redes sociales.	
		Publicaciones en la web del Ayuntamiento.	
		Eventos de promoción de la movilidad sostenible.	
10.4	Plan de Participación Ciudadana.	Plan de Participación Ciudadana: Sí/No.	
10.5	Ordenanzas de Movilidad Sostenible.	Ordenanzas de movilidad: Sí/No.	
10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.	Diseño e implantación del Metrominuto: Sí/No.	
		Diseño e implantación del Biciminuto: Sí/No.	
10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.	Nº de rutas disponibles.	
10.8	Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.	Informes: Sí/No.	

Tabla 4. Opciones de fuentes de financiación para el Plan de Acción. Elaboración propia.

## 2 FUENTES DE FINANCIACIÓN

### 2.1 Introducción

En el presente apartado se lleva a cabo una recopilación de las diferentes fuentes económicas existentes para hacer frente a la implantación de las acciones definidas en el Plan de Acción del PMUS del municipio de Santa Pola.

A continuación, se ofrece una **tabla resumen con las diferentes vías de captación** a escala internacional, europea, nacional y autonómica, tanto en la esfera pública como privada.

Escala	Fuente
Internacional	Fondos Soberanos.
	Entidades Bilaterales y fondos de inversión.
Europa	Next Generation EU.
	Horizonte Europa.
	InvestEU (2021-2027)
	URBACT: Driving Change for better cities.
	Partenariados Públicos Privados (PPPs) y Concesiones.
	Project Bonds.
Nacional	Programa Moves III.
	Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE).
	Convenio ICO-Mitma Movilidad Sostenible.
	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).
Autonómica	Programa de Transformación de flotas de vehículos pesados de transporte profesional por carretera.
	Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE)

Tabla 5. Opciones de fuentes de financiación para el Plan de Acción. Elaboración propia.

### 2.2 Fuentes internacionales

#### 2.2.1 Fondos soberanos

Los fondos soberanos, o en terminología anglosajona Sovereign wealth funds (SWFs), son fondos de inversión gubernamentales desarrollados principalmente en los países emergentes y que se fundamentan y alimentan por el ahorro público, además de estar destinados a gestionar los activos de los Estados en el extranjero.

Dentro de este contexto, se muestra el enfoque de algunos de los fondos y su orientación temática en el marco de inversión de proyectos verdes o sostenibles, con una cuantía de 11.103 M€. Destacan tres áreas temáticas: el fondo de deuda verde, las energías renovables y la infraestructura verde, que aglutinan el 91% de los recursos financieros estos fondos.

El carácter de los fondos soberanos es lucrativo, de ahí que analicen proyectos que puedan ofrecer una alta rentabilidad a los inversores. En el caso de las infraestructuras, normalmente, se interviene en la financiación de proyectos de puertos, carreteras de peaje, así como en infraestructuras de transporte.

#### 2.2.2 Entidades bilaterales y fondo de inversión

Aunque la participación de entidades bilaterales suele darse en el marco de la cooperación, es necesario indicar la existencia de estas fuentes, así como de algunos fondos de inversión con especialización en las infraestructuras:

- Entidades Bilaterales: Japan Bank for International Cooperation (JBIC) y Export-Import Bank of China (China Exim Bank).
- Fondos de Inversión en infraestructuras.

Tanto la financiación bilateral como los fondos de inversión, *a priori*, no se recomienda por parte del equipo consultor, salvo como último recurso o en el caso de actuaciones concretas.

## 2.3 Fuentes europeas

Cabe destacar la complejidad del presupuesto europeo y la articulación de los fondos, debido principalmente a los instrumentos e instituciones europeas que gestionan los distintos programas de ayudas y apoyo financiero de la Unión Europea (UE).

El presupuesto de la UE es consistente con las metas en cuanto a políticas de sostenibilidad y desarrollo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

### 2.3.1 Next Generation EU

Fondo europeo dirigido a la recuperación temporal económica y social de los Estados Miembros, con un presupuesto total de 750.000 millones de euros (2020).

Los dos instrumentos de mayor volumen son los siguientes:

- El **Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR)**. Dotado de 672.500 millones de euros, de los cuales España recibirá en total aproximadamente 140.000 millones de euros.
- El **Fondo REACT-EU**. Dotado de 47.500 millones de euros., de los que 12.000 millones han sido recibidos en el Estado español en el ejercicio 2021-2022.

Esta fórmula, representa el canal más relevante para que los fondos fluyan al conjunto de agentes socioeconómicos, ya sean empresas, agentes del sector terciario o entidades locales -beneficiarios o destinatarias- de distintas convocatorias gestionadas desde la Administración estatal o bien transferidas a las Comunidades Autónomas, en ámbitos tan diversos como el turismo, la eficiencia energética o la regeneración urbana.

Los proyectos de inversión pública se llevan a cabo mediante los instrumentos que las administraciones públicas disponen para ejecutar, como las licitaciones y compra pública, incluyendo la compra pública de tecnología innovadora.

Un ejemplo de estas ayudas traducidas en movilidad sostenible, son las **subvenciones para fomentar la capacitación digital en el ámbito del transporte y la movilidad**.

## Cursos de formación en digitalización en el ámbito del transporte y la movilidad Programa de ayudas del componente 19



PRESUPUESTO TOTAL  
**33 M€**

### ¿A quién van destinados?

#### Ciudadanos españoles y sus familiares\*

o tener autorización para permanecer o residir en territorio español

Con especial hincapié en:

- Profesionales del **transporte y la movilidad**
- Profesionales de la **logística**
- Profesionales de las **infraestructuras de transporte**
- **Miembros de las administraciones públicas**
- **Personas desempleadas**
- **Estudiantes**

**i** No se puede limitar el acceso a las formaciones a personal que forme parte de una determinada empresa

\* Información vinculante y definitiva según publicación en el BOE relativa a la resolución de la convocatoria

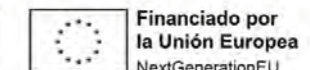


Ilustración 1. Cursos de formación en digitalización en el ámbito del transporte y la movilidad. Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

### 2.3.2 Horizonte Europa

Horizonte Europa es la propuesta para el **Programa Marco de Investigación e Innovación durante el periodo 2021-2027** de la Comisión Europea (CE). Con un **presupuesto total de 95.517 millones de euros**, es el más ambicioso hasta la fecha y pretende mantener a la UE a la vanguardia de la I+D+i a escala mundial.

Los **objetivos principales** son:

- Fortalecer las bases científicas y tecnológicas de la Unión Europea.
- Estimular la capacidad de innovación, la competitividad y los empleos en Europa.
- Cumplir con las prioridades de los ciudadanos y apoyar el modelo socioeconómico y los valores de la UE.

Al igual que Horizonte 2020, el Programa marco vigente, Horizonte Europa tiene una **estructura de tres pilares**:

- Pilar 1. **Ciencia abierta.**
- Pilar 2. **Retos globales y competitividad industrial.**
- Pilar 3. **Innovación abierta.**

Horizonte Europa define las características de la **misión**<sup>1</sup> y los elementos de la gobernanza, así como cinco ámbitos. Las misiones específicas están programadas dentro del pilar “Desafíos mundiales y competitividad industrial europea” (a partir de las aportaciones de otros pilares). Dentro de estos ámbitos, se encuentra “**Ciudades inteligentes y climáticamente neutras**”. El objetivo fundamental de este reto es lograr un sistema europeo de transporte más eficaz en el uso de los recursos, que sea respetuoso con el clima y el medio ambiente y funcione con seguridad y sin fisuras en beneficio de todos los ciudadanos, la economía y la sociedad.

Las actividades se organizarán de tal manera que permitan un planteamiento integrado y específico por modos, según proceda. Será necesario lograr una visibilidad y continuidad de carácter plurianual para tener en cuenta las especificidades de los distintos modos de transporte y la naturaleza holística de los retos, así como los aspectos pertinentes de los programas estratégicos de investigación e innovación de las Plataformas Tecnológicas Europeas.

### 2.3.3 InvestEU (2021-2027)

Para el próximo presupuesto a largo plazo de la UE (2021-2027), en 2018 la Comisión propuso crear el programa InvestEU para **agrupar la financiación del presupuesto de la UE en forma de préstamos y garantías** bajo una misma estructura. En la actualidad, existen **catorce instrumentos** diferentes que contribuyen a apoyar la inversión de la UE; entre ellos, el **Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) es el principal**. La Comisión propone aprovechar el éxito del modelo del FEIE y las economías de escala mediante la fusión de todos los instrumentos actualmente disponibles para fomentar la inversión en la UE.

---

<sup>1</sup> Una misión es una cartera de acciones transdisciplinares con un plazo determinado destinada a alcanzar una meta audaz e inspiradora, a la vez que cuantificable, que tiene un impacto en la sociedad y la formulación de políticas y es pertinente para un parte importante de la población europea y un amplio espectro de ciudadanos.

Con arreglo a la propuesta, el presupuesto de la UE proporciona una garantía de **372.000 millones de euros para apoyar proyectos estratégicamente relevantes** en toda la UE. La garantía de la UE se repartirá entre cuatro ejes de actuación:

- **Infraestructura sostenible:** 9.900 millones de euros.
- **Investigación, innovación y digitalización:** 6.600 millones de euros.
- **Pymes:** 6.900 millones de euros.
- **Inversión social y capacidades:** 2.800 millones de euros.

La propuesta consta de **tres partes**:

- **Fondo InvestEU:** El objetivo del fondo InvestEU es movilizar la inversión pública y privada en la UE para ayudar a abordar el actual déficit de inversión en Europa. La Comisión propone que se le destine una dotación de 15.200 millones de euros. Al atraer las inversiones públicas y privadas, la Comisión espera que este fondo movilice en toda la UE más de 650.000 millones de euros en inversiones adicionales en un periodo de siete años.
- **Centro de asesoramiento InvestEU:** Con el centro de asesoramiento InvestEU, la Comisión propone integrar los trece servicios de asesoramiento disponibles en la actualidad en una ventanilla única destinada a ayuda para el desarrollo de proyectos. Su objetivo es ofrecer apoyo técnico y asistencia para ayudar en la preparación, el desarrollo, la estructuración y la ejecución de proyectos, incluida la creación de capacidades.
- **Portal Europeo de Proyectos de Inversión:** El Portal pretende reunir a los inversores y a los promotores de proyectos, proporcionando una base de datos de fácil acceso y utilización, aumentando la visibilidad de los proyectos y permitiendo que los inversores encuentren oportunidades de inversión en el sector o la ubicación que les interese.

### 2.3.4 URBACT

URBACT se trata de un **programa europeo de intercambio y aprendizaje que promueve el desarrollo urbano sostenible e integrado**, englobando 550 ciudades, 29 países y 7.000 agentes locales activos.

El **presupuesto** de este programa es de 96 millones de euros y el programa se divide en **3 tipos de iniciativas**:

- **Action-Planning Networks:** ayudar a las ciudades a abordar un desafío de políticas mediante la creación de un plan de acción integrado.
- **Implementation Networks:** apoyar a las ciudades con la entrega de una Estrategia/Plan de Acción urbano integrado existente.
- **Transfer Networks:** a las ciudades a adaptar y reutilizar una buena práctica para mejorar sus políticas urbanas.

Actualmente, se encuentra abierta la **convocatoria** de Innovation Transfer Networks hasta el 20 de marzo.

### Abierta la convocatoria de Innovation Transfer Networks hasta el 20 de marzo.

**21 ciudades europeas** han mostrado su interés en buscar socias interesadas en transferir sus prácticas innovadoras

El **7 y 8 de febrero** realizaremos un **InfoDay sobre las ITN en Fuenlabrada**

Además, os invitamos a buscar los eventos que se celebren en vuestro país **aquí** y a informaros sobre cómo participar en URBACT **aquí** (enlace en inglés). Para cualquier consulta en español, poneros en contacto con el Punto Nacional URBACT España: [es.urbact@gmail.com](mailto:es.urbact@gmail.com).



Ilustración 3. URBACT. Fuente: URBACT.

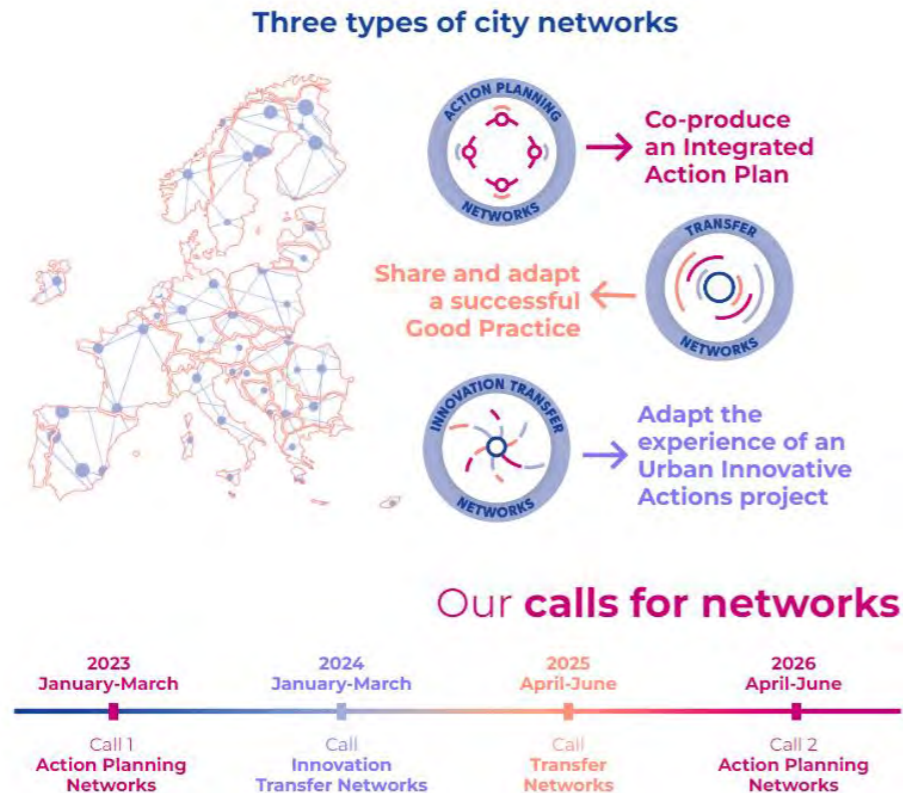


Ilustración 2. Programación temporal convocatorias URBACT. Fuente: URBACT

## 2.4 Fuentes nacionales

### 2.4.1 Programa Moves III. Movilidad eficiente y sostenible

El pasado 14 de noviembre de 2023, se aprobaba el **Real Decreto 821/2023**, de 14 de noviembre, por el que se adapta al marco europeo las ayudas de estado el *Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo*, y se ampliaba su **vigencia hasta el 31 de julio de 2024**.



Moves III se enmarca en el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** y es financiado por la Unión Europea a través de los fondos **NextGenerationEU**. El **objetivo principal** es fomentar la movilidad eléctrica a través de ayudas económicas para la compra de vehículos eléctricos y el despliegue de infraestructura de recarga para estos vehículos.

Estas ayudas son **incompatibles con otras subvenciones** o ayudas para la misma finalidad Mientras que la dotación presupuestaria inicial era de 400.000.000 de euros, posteriormente se ha ampliado hasta un total de **1.200 millones de euros**.

Las **actuaciones** que forman parte del programa se clasifican en:

- 1) Adquisición de vehículos eléctricos enchufables y de pila de combustible.
- 2) Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

### Características de la Actuación 1 - Adquisición de vehículos eléctricos enchufables y de pila de combustible

- Información detallada en el Anexo III al Real Decreto.
- Particulares, autónomos o administración de comerciales de hasta 3.500 kg N1: ayudas de hasta 7.000€ (9.000€ con achatarramiento). Particulares, autónomos o administración de vehículos turismos M1: 4ayudas de hasta 4.500€ (7.000€ con achatarramiento).
- El importe anterior será incrementado en un 10% en los siguientes casos:
  - o Destinatarios discapacitados con movilidad reducida y vehículo que se adapte a su condición.
  - o Vehículos comerciales ligeros N1 de profesionales autónomos con discapacidad con movilidad reducida y vehículo que se adapte a su condición.
  - o Vehículos turismos M1 para autónomos que destinen el vehículo al uso de Taxi y a Servicios de Transporte con Conductor (VTC).
- Vehículos incentivables: M1 (turismos), N1 (furgonetas), L3e, L4e, L5e (motocicletas eléctricas) y L6e, L7e (cuadriciclos eléctricos), debiendo figurar en la Base de Vehículos del IDAE. También vehículos eléctricos y de pila combustible de categorías M1, N1, L3e, L4e y L5e y con hasta 9 meses de antigüedad. Además, los vehículos seminuevos, de hasta 12 meses de antigüedad, cuya primera titularidad la ostentan empresas de renting o rent a car o los propios fabricantes de vehículos.

LÍMITES DE AYUDA POR TIPO DE DESTINATARIO ÚLTIMO	
Destinatarios últimos (art. 11.1)	Límite total de ayuda
Personas físicas con actividad autónoma económica (autónomos).	El establecido por el Reglamento de minimis.
Personas físicas.	1 vehículo por destinatario último y convocatoria.
Comunidades de propietarios, empresas y Entidades locales y el sector público institucional.	250 vehículos/destinatario último, convocatoria y año.
Inversiones directas de la administración autonómica.	250 vehículos/destinatario último, convocatoria y año.

Tabla 6. Límite de ayudas por tipo de destinatario último. Actuación 1. Fuente: IDAE. Elaboración propia.

### Características de la Actuación 2 – Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

- Podrá ser tanto de acceso público como privado.
- Podrá ser de cualquier potencia y estar destinada a los siguientes usos:

Uso público	No residencial (aparcamientos públicos, hoteles, centros comerciales, universidades, hospitales, polígonos industriales, centros deportivos, etc.).
	En vía pública, ejes viarios urbanos e interurbanos.
	En red de carreteras, siendo es especial interés la infraestructura de recarga en estaciones de servicio y gasolineras.
	En zonas de estacionamiento de empresas privadas y públicas, para dar servicio a sus trabajadores y clientes.
Uso privado	Sector residencial, incluidas las viviendas unifamiliares.
	En zonas de estacionamiento de empresas privadas y públicas, para dar servicio a su propia flota.

Tabla 7. Usos a los que está destinada la Actuación 2. Fuente: IDAE. Elaboración propia.

% DE COSTE SUBVENCIONABLE		
Destinatarios últimos (art. 11.1)	Ayuda (% coste subvencionable)	
	Localización general	Municipios <5.000 hab
Autónomos, particulares, Comunidades de Propietarios y administración sin actividad económica.	70%	80%
Empresas y entes públicos con actividad económica, recarga acceso público y P>50kW.	20% (30% mediana empresa) (50% pequeña empresa)	20% (40% mediana empresa) (50% pequeña empresa)
Empresas y entes públicos con actividad económica recarga acceso privado o acceso público con P<50kW.	20% (30% PYME)	20% (40% PYME)
PYMES, que se acojan a minimis en el momento de hacer la solicitud, recarga acceso público y P>50kW.	45% mediana empresa 55% pequeña empresa	50% mediana empresa 60% pequeña empresa

Tabla 8. Porcentaje de coste subvencionable. Actuación 2. Fuente: IDAE. Elaboración propia.

LÍMITES DE AYUDA POR TIPO DE DESTINATARIO ÚLTIMO		
Destinatarios últimos (art. 11.1)	Tipo de instalación	Límite de ayuda (€)
Autónomos	Acceso privado o público	El establecido en el Reglamento de minimis.
Personas físicas	Acceso privado	5.000€/expediente.
Resto destinatarios últimos	Acceso privado o público	800.000€/expediente. 2,5 M€ por destinatario último durante la vigencia de la convocatoria autónoma.

Tabla 9. Límite de ayuda por tipo de destinatario último. Actuación 2. Fuente: IDEA. Elaboración propia.

En ningún caso, la ayuda concedida a una empresa excederá del 40% del presupuesto total del régimen de que se trate.

### 2.4.2 Programa ayudas FNEE: Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte

El **objeto primero** de la Convocatoria del Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y un uso más eficiente de los modos de transporte, es **impulsar un cambio en los hábitos de la movilidad** de las personas y mercancías hacia modos más eficientes, así como **hacer un uso racional de los medios de transporte** reduciendo el consumo de energía final y las emisiones de CO<sub>2</sub>, siendo el responsable del 40% del consumo energético nacional.

El **presupuesto total** asciende a **3,7 millones de euros**. Son **subvencionables** los planes de transporte sostenible al centro de trabajo, la gestión de flotas de transporte de mercancías y viajeros/as por carretera y los cursos de conducción eficiente para conductores de vehículos industriales.

Los **beneficiarios** son empresarios o entidades, personas físicas o jurídicas de naturaleza pública o privada. La modalidad y cuantía de la ayuda será entrega dineraria sin contraprestación sujeta al régimen de mínimos.

Actualmente, la segunda **convocatoria está cerrada**.

### 2.4.3 ICO-Mitma Movilidad Sostenible

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y el Instituto de Crédito Oficial (ICO) han firmado un **convenio para facilitar el acceso a la financiación** en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El objetivo del Convenio se centra en articular **dos instrumentos de crédito** destinados a los beneficiarios de convocatorias de ayudas organizadas por el MITMA para **promover una movilidad sostenible, segura y conectada**.

Los dos instrumentos son:

- **Línea ICO-Mitma Movilidad Sostenible:** gestiona la financiación a través de las entidades financieras que actúan como intermediadores entre los potenciales clientes y el ICO para la concesión de los créditos. Está dirigida a proyectos o actuaciones que requieran financiación, sin limitación por tamaño del proyecto. Los potenciales clientes deberán acudir a las entidades financieras que hayan adherido a las líneas de financiación suscritas entre Mitma e ICO.



- **Programa de financiación directa ICO-Mitma Movilidad Sostenible:** formaliza directamente las operaciones con los beneficiarios de las ayudas. El ICO actuará como una entidad financiera. El programa está dirigido a proyectos subvencionados con fondos europeos que requieran más de 20 millones de euros de inversión. Los interesados deberán poner en contacto con el ICO.

El plazo de solicitud del Programa de financiación ICO-Mitma Movilidad Sostenible es **hasta el 31 de diciembre de 2025**.

**Programa de financiación ICO-Mitma Movilidad Sostenible**  
Plazo de solicitud: Hasta el 31 de diciembre de 2025

**Objetivo:** facilitar la financiación de proyectos subvencionados con los fondos.

**Destinatarios:** Beneficiarios de las convocatorias de ayudas de Mitma para descarbonizar y digitalizar la movilidad.

**¿Qué convocatorias?\***

- Convocatoria 2021 del Programa de ayudas a municipios para implantar zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte urbano.
- Convocatoria 2022 en concurrencia competitiva del Programa de apoyo a un transporte sostenible y digital.

**¿Qué instrumentos de crédito se han habilitado?**

- La Línea ICO-Mitma Movilidad Sostenible:  
Para todos los proyectos.  
Se articula a través de las entidades financieras.
- El Programa de financiación directa ICO-Mitma Movilidad Sostenible:  
Para proyectos con una inversión de más de 20 millones de euros.  
Se negocia con ICO.

**Condiciones:**

- Hasta 20 años de plazo de amortización.
- Hasta 3 años de carencia.
- Amortización anticipada con las subvenciones.
- TAE tasado.
- Financiar hasta el 100% del proyecto.\*\*

\*Se abre la puerta a incluir futuras convocatorias.  
\*\* IVA Incluido.

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

Ilustración 4. Programa de financiación ICO-Mitma Movilidad Sostenible. Fuente: MITMA.

#### 2.4.4 Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), es un organismo adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Su principal fin es contribuir a la **consecución de los objetivos que tiene adquiridos España en materia de mejora de la eficiencia energética, energías renovables y otras tecnologías bajas en carbono**.

En este sentido, IDAE **elabora acciones de difusión y formación, asesoramiento técnico, desarrollo de programas específicos y financiación de proyectos** de innovación tecnológicas y carácter replicable. Asimismo, el Instituto lidera una intensa actividad internacional en el marco de distintos programas europeos y cooperación con terceros países.

Asimismo, indicar que el IDEA es una entidad gestora de fondos comunitarios y programa de ayudas públicas y de financiación. Entre estos **fondos o programas, destacan:**

- **Programa DUS 5000.** Ayudas para inversiones a proyectos singulares locales de energía limpia en municipios de reto demográfico. Para el Desarrollo Urbano Sostenible.
- **MOVES III.** Para movilidad y vehículos.
- **MOVES FLOTAS.** Para movilidad y vehículos.

## 2.5 Fuentes autonómicas

### 2.5.1 Programa de transformación de flotas de vehículos pesados por transporte profesional por carretera

Forma parte del componente 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, cuya finalidad es **descarbonizar y digitalizar la movilidad para mejorar la calidad del aire en las ciudades y mitigar el ruido, las emisiones y la siniestralidad**. Dentro de esta primera inversión, se contempla la transferencia de 900 millones de euros a los gobiernos autonómicos para ejecutar inversiones directas en actuaciones encaminadas a priorizar el transporte público y la movilidad activa en detrimento del vehículo privado. Del **presupuesto total, 386,9 millones de euros** están dirigidos a la Transformación de flotas de vehículos pesados de transporte de mercancías y pasajeros por carretera.

La vigencia del Programa es **hasta el 30 de abril de 2024**.

**Transformación de flotas de vehículos pesados de transporte de mercancías y pasajeros por carretera**

Transferencia de **400 millones de euros** a las CCAA, Ceuta y Melilla  
Presupuesto transferido: **386,9 millones de euros** (174 ME en 2021 + 196,2 ME en 2022 + 16,7 ME en 2023)  
Vigencia de programa: **hasta el 30 de abril de 2024**

**DESTINATARIOS FINALES** — Gran Empresa — PYMES — Autónomos

Las subvenciones se gestionarán a través de las comunidades y ciudades autónomas vía concurrencia simple. La dotación se incrementará conforme se agote.

**OBJETIVO: DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE PROFESIONAL**

Impulsar la tecnología eléctrica o de hidrógeno	Renovar el parque de vehículos	Reactivar el sector de la automoción	Desarrollar el transporte intermodal alternativo
---	--------------------------------	--------------------------------------	--

**AYUDAS DE HASTA**

<b>20.000 €</b> por vehículo para modificar el sistema de propulsión por uno cero o bajas emisiones	<b>25.000 €</b> por vehículo a achatarrar matriculado antes del 1 de enero de 2019	<b>70.000 €</b> por punto de recarga eléctrico ultrarrápido
--	---	--

**SUBVENCIÓN MÁXIMA PARA ADQUIRIR VEHÍCULOS CERO EMISIONES**

<b>200.000 €</b> para autónomos y pequeña empresa	<b>175.000 €</b> para mediana empresa	<b>150.000 €</b> para gran empresa
---	---------------------------------------	------------------------------------

Ilustración 5. Programa Transformación de flotas de vehículos pesados de transporte de mercancías y pasajeros por carretera. Fuente: Mitma.

### 2.5.2 Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE)

El Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE) es una **entidad pública** dependiente de la Conselleria de Innovación, Industria, Comercio y Turismo.

Entre las funciones que le corresponden, **determina, gestiona y tramita líneas de ayudas e incentivos dirigidos a la creación, modernización e internacionalización de las empresas valencianas**, así como la Red de Institutos Tecnológicos de la Comunidad Valenciana, en materia de I+D+i empresarial, siempre que no afecte a las competencias de otros organismos o consellerias.

Aunque actualmente la convocatoria se encuentre cerrada, el IVACE **proporciona ayudas a la movilidad sostenible a empresas y entidades de naturaleza pública o privada**, dependiendo de los establecido para cada actuación apoyable.

**AYUDAS**

**Movilidad Sostenible**

ivace.es

Ayudas hasta el 60% del coste elegible  
Plazo: hasta el 28 de febrero de 2023

- ✓ Transporte urbano en bicicleta
- ✓ Movilidad urbana y logística sostenible
- ✓ Sistemas inteligentes de transporte público
- ✓ Autobuses y camiones eléctricos
- ✓ Estaciones de recarga de hidrógeno

Ilustración 6. Ayudas a la movilidad sostenible. Fuente: IVACE.

El **objetivo** de este Programa es **reducir el consumo de energía en el sector del transporte fomentando el uso de medios de transporte no motorizados** que permitan diversificar el consumo hacia la utilización de combustibles alternativos, disminuyendo así el impacto ambiental del transporte en la Comunidad Valenciana.

## 2.6 Recursos económicos

---

La estimación del gasto público municipal destinado a las medidas indicadas en el Plan de Acción del presente PMUS es, como mínimo, el asignado anualmente a los distintos contratos de servicios relacionados con la movilidad y su gestión.

No obstante, existen actuaciones que por su envergadura requerirán un esfuerzo inversor. Esta inversión adicional se **intentará gestionar a través de los fondos europeos Next Generation EU**, vertebrados por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del gobierno central. Al mismo tiempo, se recomienda **emplear ayudas y otras líneas de financiación más específicas** para ciertas medidas, como las relacionadas con la movilidad eléctrica y fuentes de propulsión alternativas.

Europa contempla para España más de 140.000 millones de inversión en total entre 2021 y 2026. En torno a 70.000 M€ serán en forma de transferencias directas y otros tantos en forma de crédito. Esta fórmula representará el canal más relevante para que los fondos fluyan al conjunto de agentes socioeconómicos, ya sean empresas, agentes del sector terciario y entidades locales -beneficiarios o destinatarias- de distintas convocatorias gestionadas desde la administración estatal o transferidas previamente a las C.C.A.A.

En este sentido, el Gobierno de **España destinará aproximadamente 7.000 millones de euros de los fondos europeos a la movilidad sostenible, segura y conectada**, incluyendo una serie de medidas e inversiones destinadas a modernizar, digitalizar y mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las infraestructuras “clave” de transporte interurbano e intermodales en todo el territorio nacional, con especial atención al transporte ferroviario.

Por último, **hay medidas recogidas en el presente Plan que dependen total o parcialmente de otras administraciones ajenas al ayuntamiento**, como puede ser la **Diputación de Alicante o la Generalitat Valenciana**. Estas administraciones pueden ser las que tengan la última palabra al asignar el presupuesto final de las medidas, al igual que a la hora de definir los plazos de desarrollo. Sin embargo, el **Ayuntamiento de Santa Pola debería asumir sus responsabilidades**, al igual que intentar defender los intereses del municipio y los objetivos establecidos en el presente Plan.