



# Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

## COMPONENTE 6

Movilidad sostenible, segura y  
conectada



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

**ESPAÑA  
PUEDE.**

## Contenidos

1. Descripción general del componente.....	3
2. Principales retos y objetivos.....	5
3. Detalle sobre cada reforma/inversión del componente .....	11
4. Autonomía estratégica y seguridad.....	57
5. Proyectos transfronterizos y multi-país .....	57
6. Contribución del componente a la transición ecológica .....	57
7. Contribución del componente a la transición digital .....	59
8. Principio “Do not significant harm” .....	61
9. Hitos, metas y cronograma.....	61
10. Financiación .....	62
ANEXO 1: Principio “Do not significant harm” .....	75

## 1. Descripción general del componente

II Infraestructuras y ecosistemas resilientes		
6	Movilidad sostenible, segura y conectada	
<b>Objetivos</b>		
<p>Los objetivos del componente están basados en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años.</p> <p>Los objetivos de la Estrategia, marcados por cambios en el contexto global, están alineados con la necesidad de descarbonizar la economía y dar respuesta al cambio climático, la irrupción -muchas veces disruptiva- de nuevas tecnologías y los desafíos producidos por la concentración cada vez mayor de población en las grandes ciudades.</p> <p>En este sentido, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana priorizará aquellas inversiones que optimicen el uso de la red de transporte y supongan un mayor beneficio social, con el objetivo de lograr unas infraestructuras resilientes y una movilidad sostenible y segura. Para ello, se impulsarán las soluciones que aprovechen las oportunidades que ofrecen la digitalización del transporte y la intermodalidad, con especial atención a la potenciación del transporte ferroviario.</p> <p>Entendiendo la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, la Estrategia de Movilidad afronta estos nuevos retos dando soluciones a los problemas reales de movilidad de los ciudadanos. Por ello, presta especial atención a la movilidad cotidiana, así como garantizar un sistema de transportes y una logística eficiente, sostenible y resiliente. Aspectos cuya importancia se ha puesto especialmente de manifiesto durante la pandemia del COVID-19.</p>		
<b>Contribución</b>	<b>Transición ecológica</b>	<b>Transición digital</b>
	<b>76%</b>	<b>8%</b>
<b>Inversión</b>		
<b>Inversión estimada TOTAL (millones €), incluyendo otras fuentes de financiación distintas al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia</b>	<b>7.867<sup>1</sup></b>	

<sup>1</sup> Se estima una financiación privada adicional de 1.200 millones, derivada de la necesidad de cofinanciación de una parte de las líneas definidas. Para el cálculo de esta cifra se asume una cofinanciación media (cifra provisional) de un 40% principalmente en la línea C6 I4.

<b>Inversión del componente (millones €) BAJO EL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>6.667</b>				
<b>% sobre el total del Plan</b>			<b>10%</b>				
<b>Periodificación</b>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Financiación Plan	21,6	437,5	1881,9	2120,9	1335,3	641,6	228
Otra financiación		278	405	314	203		
<b>Total</b>	<b>21,6</b>	<b>715,5</b>	<b>2.286,9</b>	<b>2.434,9</b>	<b>1.538,3</b>	<b>641,6</b>	<b>228,1</b>
<b>Respuesta a las recomendaciones específicas por país (CSR)</b>							
<b>Código</b>	<b>Recomendación</b>						
2019.3.1.	Centrar la política económica de inversión en el fomento de la innovación.						
2019.3.2.	Centrar la política económica de inversión en la eficiencia energética y en el uso de los recursos.						
2019.3.3.	Centrar la política económica de inversión en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías.						
2020.3.2.	Anticipar los proyectos de inversión pública que se encuentran en una fase avanzada de desarrollo y promover la inversión privada para impulsar la recuperación económica.						
2020.3.3.	Centrar la inversión en la transición ecológica y digital, y particularmente en el fomento de la investigación e innovación, en la producción y utilización de fuentes de energía limpias y eficientes, la infraestructura energética, la gestión de los recursos hídricos y de los residuos y el transporte sostenible.						

Enumeración de las reformas e inversiones			Financiación	% sobre total	COFOG
C6.R1	Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.		N.A.		
C6.R2	Estrategia Ferroviaria.	Indicativa	N.A.		

C6.I1	Red nacional de transporte: Corredores europeos.	2.987.600.000 €	45%	
C6.I2	Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones.	1.905.000.000 €	29%	
C6.I3	Intermodalidad y logística.	974.400.000 €	15%	
C6.I4	Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital.	800.000.000 €	12%	
<b>Total componente</b>		<b>6.667.000.000 €</b>	<b>100%</b>	

## 2. Principales retos y objetivos

### a) Principales retos abordados por el componente

En línea con la Estrategia de Movilidad Segura Sostenible y Conectada (EMSSyC) que está elaborando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

- Reequilibrar el reparto modal del transporte hacia modos más sostenibles.
- Reducir el elevado peso del sector transporte en las emisiones contaminantes: En España, en 2018, según el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, el transporte fue responsable del 27% del total de emisiones de gases de efecto invernadero. El transporte por carretera supone el 93% del total de emisiones directas de gases de efecto invernadero generadas por el transporte. Por ello es necesario impulsar un transporte multimodal que contribuya a reducir los efectos medioambientales del transporte.
- Necesidad de mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal y las conexiones con puertos y centros logísticos.
- Completar los corredores europeos en España de acuerdo con la normativa comunitaria.
- Trasladar al sector transporte los avances digitales y tecnológicos disponibles.

### b) Objetivos

Teniendo en cuenta los retos mencionados, los objetivos perseguidos por este componente son los siguientes:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono

mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.

- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- Digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de ayudas que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

El cumplimiento de estos objetivos generará los siguientes impactos positivos:

- Las actuaciones definidas en este componente tendrán un efecto significativo sobre la actividad económica y el empleo, beneficiado de forma directa a las empresas receptoras de las inversiones y las ayudas, pero también generarán una serie de efectos multiplicadores indirectos (efecto arrastre en las cadenas de proveedores) e inducidos (Aumentos de consumo por el incremento de rentas salariales de las familias beneficiadas de forma directa e indirecta).
- De forma adicional, el desarrollo de los corredores europeos, el aumento de la interoperabilidad y la intermodalidad facilitará la movilidad y el comercio, aumentando la competitividad industrial y permitiendo el acceso a los mercados nacionales e internacionales de una forma más eficiente, lo traerá asociados incrementos de la actividad económica.
- El fomento de métodos eficientes y sostenibles de transporte, como el trasvase modal de la carretera hacia el ferrocarril, contribuirá a rebajar la dependencia que España tiene del petróleo importado y a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. De forma adicional, el impulso al ferrocarril contribuirá a reducir otra serie de externalidades negativas asociados al transporte por carretera, como la congestión, el ruido o la accidentalidad. Una gran parte de las actuaciones y medidas incluidas tienen como objetivo incrementar el peso del transporte ferroviario, potencialmente menos contaminante que el transporte por carretera, tanto en el transporte de viajeros como en mercancías, lo que permitirá reducir de forma drástica las emisiones gases de efecto invernadero.
- El desarrollo de los corredores europeos dota a España de mayor cohesión territorial tanto interior como exterior, acortando los tiempos de viaje y haciéndolos más seguros y eficientes económica y ambientalmente.
- La incorporación de la digitalización y las nuevas tecnologías al sector transporte redundará en una mayor competitividad y complementariedad entre modos, así como la transmisión de información ligada tanto a los viajeros como a la cadena logística.

### c) Impacto esperado

**Justificación del impacto**Crecimiento y empleo

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia contribuirá a acelerar la recuperación económica en el corto plazo, generando un fuerte efecto multiplicador y un impacto significativo sobre el PIB y el empleo:

- **9.400 M€ PIB**
- **130.300 empleos**

En el componente 6, las líneas de inversión orientadas a completar la Red Transeuropea de Transporte nacional (C6I1, C6I2) promoverán el crecimiento y la creación de empleo al tiempo que contribuirán a una movilidad más sostenible:

- De acuerdo con el 4º Plan de Trabajo del Corredor Atlántico publicado en 2020, la implementación de la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte en los Estados miembros pertenecientes al corredor dará lugar durante el período 2017-2030 a un aumento del PIB acumulado del 0,9%, correspondiente a una inversión de 795.000 M€, y a la generación de un total de 2,7 millones de puestos de trabajo.
- Según el 4º Plan de Trabajo del Corredor Mediterráneo (2020), durante el período 2017-2030 la implementación de la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte en los seis Estados miembros afectados resultará, en valores acumulados, en una ganancia de 850.000 M€ de PIB y más de 2,6 millones de puestos de trabajo.

Asimismo, el componente 6 fomentará la inversión privada. Teniendo solo en cuenta la inversión 4 denominada “Programa de apoyo al transporte sostenible y digital” se estima que se impulsará una inversión privada de aproximadamente 1.200 M€.

Cohesión social y territorial

Las actuaciones incluidas en el PRTR contribuyen a aumentar la cohesión:

- Social: Impulsando una movilidad cotidiana y asequible para todos y todas, y generando espacios limpios e inclusivos.
- Territorial: Avanzando en la conectividad de las regiones como medio para la vertebración del país.

Según el informe de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal – AIReF (*Spending review fase ii. Estudio infraestructuras de transporte, 2020*), las nuevas líneas de alta velocidad han supuesto por término medio un ahorro de 151 minutos, es decir, una reducción del 27 % en la relación de cada provincia con todas las demás. La puesta en servicio de las diferentes líneas ha generado también una clara mejora en el coste generalizado de los viajes de todas las provincias. Concretamente, la reducción media de los costes de viajes es de 208 € lo que supone un 13,7 %.

## Resiliencia

El componente 6 responde a dos objetivos clave de la política de transporte de la UE de ahora en adelante y que recoge la nueva estrategia europea de movilidad:

- Preservar las cadenas de suministro y contar con un enfoque coordinado en materia de conectividad y actividad del transporte para reforzar la autonomía estratégica y la resiliencia de la UE.
- Garantizar que nuestro sistema de transporte sea verdaderamente resiliente frente a futuras crisis.

Las reformas e inversiones propuestas en este componente contribuyen a construir una Unión Europea más resiliente y el fomento de su autonomía estratégica, mediante la reducción de la dependencia energética del sector transportes para con los combustibles fósiles.

Este componente se alinea estratégicamente con la descarbonización de la Unión, buscando una Europa más independiente en el consumo energético, más limpia, y más saludable.

Uno de los pilares del componente será la transferencia modal, con énfasis en el transporte de mercancías, reduciendo el consumo de combustibles fósiles y fomentando un sistema de transporte de mercancías más eficiente, que priorice los combustibles alternativos y la electricidad como fuente de energía, en el contexto de una red eléctrica que experimenta un rápido crecimiento de la cuota de generación renovable, para una menor dependencia del exterior y de la fluctuación y disponibilidad de los combustibles fósiles.

## Cambio climático

El componente 6 pretende promover la intermodalidad y el trasvase hacia modos de transporte hipocarbónicos, así como reestructurar la fiscalidad del transporte para reflejar los costes de las infraestructuras e internalizar sus externalidades. Potenciará los compromisos asumidos tanto a nivel nacional con la Agenda 2030 como a nivel europeo: descarbonización, eficiencia energética, modos limpios, economía circular y resiliencia climática.

Las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte tienen en España un mayor peso relativo que la media de la Unión Europea (un 26,1% frente a un 21,7%).

El transporte ferroviario tiene una clara ventaja en términos de emisiones directas de GEI por unidad de transporte-km. De acuerdo con el informe 2019 del Observatorio del Transporte y la Logística en España, el ferrocarril emite por unidad de transporte-km casi doce veces menos emisiones directas que la carretera en pauta no urbana y catorce menos que el avión. El transporte de mercancías por ferrocarril es casi 5 veces más eficiente que la carretera. La diferencia de eficiencia entre modos en el transporte de

viajeros es menos acusada, aunque el ferrocarril sigue siendo 3 veces más eficiente que la carretera.

En este contexto, las diferentes inversiones y reformas del componente 6 tienen como uno de sus principales objetivos impulsar el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, en concreto se impulsará en gran medida el transporte ferroviario de mercancías, con la mejora de la interoperabilidad ferroviaria (en particular en los corredores europeos), un mayor despliegue del ERTMS junto con un incremento de la seguridad ferroviaria, y la reducción de los costes externos provocados por otros modos de transporte.

De acuerdo con el 4º Plan de Trabajo del Corredor Mediterráneo, la implementación definitiva en 2030 de la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte tendrá un impacto positivo en la participación modal del ferrocarril frente a la carretera, y en particular conducirá a un fuerte aumento (+29%) del número de toneladas-km transportadas por ferrocarril a lo largo del Corredor. Así mismo, según el 4º Plan de Trabajo del Corredor Atlántico, se estima que los volúmenes de carga en el Corredor Atlántico aumentarán en un 29% hasta los 115 mil millones toneladas-kilómetro en 2030. El transporte ferroviario experimentará el mayor aumento, un 71%.

Se ha calculado una reducción de la incidencia neta que el transporte ferroviario ejerce en comparación con el realizado por carretera sobre la sociedad en términos de accidentabilidad, ruido, congestión, emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, de 1,53 c€ t x km.

#### Salud pública y sistemas de salud

En todo el mundo, la contaminación del aire es responsable de 120 muertes prematuras por cada 100.000 habitantes al año. Europa supera esta ratio, alcanzando los 133 fallecimientos, debido a una combinación de mala calidad del aire sumada a una densa población.

La Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR) alerta de que en España el 35 % de la población respira aire contaminado y se producen en torno a 10.000 muertes al año relacionadas con los contaminantes atmosféricos.

En Europa la mayor parte de los contaminantes provienen de la quema de combustibles fósiles. La solución, por lo tanto, pasa por cambiar a fuentes de energía renovable de manera urgente.

Todas las reformas e inversiones de la componente 6 están orientadas en mayor o menor medida hacia la realización de un sistema de transporte sólido y eficiente en materia de recursos, con una distribución modal más equilibrada, que aborde el cambio climático de conformidad con el Pacto Verde Europeo, reduciendo los impactos ambientales negativos, en particular en lo que respecta a las emisiones de GEI.

Se trata de contribuir a alcanzar el hito “de aquí a 2030, habrá por lo menos cien ciudades climáticamente neutras en Europa”.

El análisis del componente 6 correspondiente al principio de DNSH indica que todas las actuaciones se someterán a Evaluación de Impacto Ambiental y deberán obtener la Declaración de Impacto Ambiental favorable, que establece un conjunto de medidas a implantar durante los trabajos a fin de garantizar la reducción de impactos significativos medioambientales, de acuerdo a la normativa europea: población, salud humana, flora, fauna, biodiversidad, geodiversidad, suelo, subsuelo, aire, agua, medio marino, clima, cambio climático, paisaje, bienes materiales y patrimonio cultural.

#### Transición digital

Este componente 6 tendrá un gran impacto en lo que se refiere a la transformación digital del sistema de transporte, ya que una de sus principales prioridades es apoyar las nuevas tecnologías y la innovación, incluida la automatización, la mejora de los servicios de transporte y la integración modal.

Pretende ser facilitador e impulsor de la movilidad como servicio. Se trata de disponer de datos fiables, de calidad, en tiempo real, de forma abierta y accesible para los distintos modos de transporte (horarios, tarifas, rutas, incidencias, etc.).

De la misma forma, el componente 6 impulsará en gran medida acciones relacionadas con los sistemas de gestión del tráfico, incluidos en las inversiones 1 y 2:

- Sistemas Europeos de Gestión del Transporte Ferroviario (ERTMS)
- Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS)
- Apoyo a la implementación del Cielo Único Europeo y de los sistemas de gestión del tránsito aéreo (SESAR)

Asimismo, la inversión 2 potenciará la transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante la implantación e impulso de la metodología BIM en el sector público y el desarrollo del Plan de Transformación Digital del Ministerio

También en su inversión 3 se recoge la mejora de la digitalización de los puertos, y la inversión 4, “Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital”, contempla la línea de actuación 6 “Digitalización del transporte”.

Cabe señalar algunos de los proyectos concretos contemplados en la componente 6 que tienen como objetivo la transformación digital:

- El gestor de navegación aérea (ENAI), perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, prevé una inversión de 106 M€ en diferentes actuaciones conducentes a la consecución del Cielo Único Europeo, de componente netamente digital.
- Dentro del programa de ayudas planteado como inversión 4 del presente componente, se establece una línea de actuación para la digitalización del transporte, que incluye una medida para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías

de ámbito nacional, así como otra para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local, con un crédito total aproximado de 270 M€ que podría generar un efecto tractor en la inversión privada de otros 270 M€ aproximadamente.

### 3. Detalle sobre cada reforma/inversión del componente

#### Reformas

C6.R1	Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
a) Descripción de la reforma		
<p>La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (EMSSyC), forma parte del actual programa del gobierno, y es una actuación de carácter horizontal que enmarca las medidas que se describen en este componente.</p> <p>La EMSSyC supone una reforma importante de las políticas de transporte y movilidad de nuestro país, que se caracteriza por un nuevo enfoque de las actuaciones realizadas en transporte, movilidad e infraestructuras. Así, una vez alcanzado en España un stock de infraestructuras de transporte importante a nivel europeo, el enfoque varía de una visión meramente inversora a un enfoque basado en la movilidad cotidiana de sus ciudadanos, la sostenibilidad ambiental del transporte y la digitalización del mismo, frente a la construcción de infraestructuras. No obstante, se mantendrá el impulso inversor necesario y adecuado a nuestras posibilidades como país para completar, adecuar y modernizar nuestro stock de infraestructuras.</p> <p>La EMSSyC se sustenta, como su nombre indica, en tres pilares o principios básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Seguridad: en los desplazamientos, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad. (MOVILIDAD SEGURA).</li> <li>• La Sostenibilidad: priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático; minimizando la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías; fomentando los modos limpios, la “economía circular”, la “resiliencia climática” y la movilidad universal. (MOVILIDAD SOSTENIBLE).</li> </ul>		

- La Conectividad: desde tres vertientes: 1) la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2) la conectividad con Europa y el mundo, y 3) la conectividad multimodal. (MOVILIDAD CONECTADA).

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas, existiendo diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA trabajando en estos ejes. A continuación, se detallan estos nueve ejes:

Eje 1 - Movilidad para todos

Eje 2 - Nuevas políticas inversoras

Eje 3 - Movilidad segura

Eje 4 - Movilidad de bajas emisiones

Eje 5 - Movilidad inteligente

Eje 6 - Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes

Eje 7 - Conectando Europa y Conectados al Mundo

Eje 8 - Aspectos Sociales y Laborales

Eje 9 - Evolución y Transformación del MITMA

Para contar con información más detallada sobre esta reforma consultar la siguiente web dedicada en su totalidad a esta reforma: <https://esmovilidad.mitma.es/>

Como desarrollo del Eje 6 de la Estrategia dedicado a las cadenas logísticas intermodales inteligentes, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está elaborando la iniciativa Mercancías ferroviarias 20-30 con el objetivo de impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en línea con la recomendación específica de país (CSR) “2019.3.3 Centrar la política económica de inversión en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías”.

El carácter reformista de nuestras políticas de transporte que supone la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada ha quedado acreditado por la Unión Europea al haber sido elegida en dos proyectos para recibir ayudas del Programa de Apoyo a las Reformas Estructurales (SRSP) que gestiona la DG Reform y que, en España, coordina la DG de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

#### **Relación con las inversiones del Componente 6**

Las inversiones planteadas en el componente 6 están directamente relacionadas con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada

Del análisis del mismo se concluye la coherencia de las inversiones enumeradas con la citada Estrategia, en concreto con sus ejes 4,5,6 y 7:

*C6I1 Red Transeuropea de Transporte: Corredores europeos.*

- Desarrollo de los corredores Atlántico y Mediterráneo

*C6I2 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones.*

- Actuaciones: Cielo Único Europeo, Digitalización y sostenibilidad de la red de carreteras, modernización de la red ferroviaria RTE-T y transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

*C6I3 Intermodalidad y logística.*

- Construcción y mejora de terminales intermodales logísticas estratégicas y accesos terrestres a puertos.
- Mejora de la accesibilidad, sostenibilidad y digitalización de puertos.

*C6I4 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital.*

- Impulso del sector del transporte mediante actuaciones destinadas a la digitalización y la intermodalidad, con especial énfasis en el transporte ferroviario de mercancías.

**Impacto sobre la igualdad de género**

La igualdad de género se recoge en la EMSSC en dos vertientes, una ligada al eje 1 “movilidad para todos” y otra ligada al eje 8 “Aspectos sociales y laborales”

En el eje 1, la EMSSC incorpora una línea de actuación dedicada a la “accesibilidad universal”. Esta línea de actuación incluye medidas para garantizar el acceso en condiciones de igualdad a la movilidad y el transporte a las personas con movilidad reducida o con cualquier otro tipo de discapacidad. También para asegurar el acceso a la movilidad a otros grupos sociales que pueden resultar más vulnerables, como los niños, las mujeres, las personas mayores o las personas con bajo poder adquisitivo. El objetivo es conseguir una nueva movilidad para el conjunto de la sociedad, rompiendo con las diferencias entre colectivos y planteando soluciones para las ciudades del futuro.

Por su parte, el eje 8 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (EMSSC), “Aspectos sociales y laborales”, incorpora en su Línea de actuación 8.4, “La Mujer en el Sector del Transporte y la Movilidad”, una evaluación del contexto actual y el diagnóstico en relación con la igualdad de género en el sector. De esta manera se establece como objetivo el garantizar la igualdad de oportunidades de hombres y mujeres como profesionales en el sector del transporte.

Resulta esencial tener en cuenta la iniciativa de la Comisión Europea Women in Transport, otras iniciativas internacionales (por ejemplo, en el marco del ITF) o la iniciativa nacional EVA en el sector aéreo, entre otras.

A partir de esta evaluación se establecen una serie de medidas orientadas a la atracción de la mujer a la profesión del transporte, así como al fomento de las iniciativas para la igualdad de género.

Las medidas establecidas en la Estrategia son las siguientes:

- Establecer un premio a la mejor carrera profesional de una mujer en el sector del transporte.
- Establecer un premio a la mejor iniciativa empresarial para la igualdad de género en el ámbito del transporte.
- Otras Iniciativas de las entidades del MITMA y apoyo del Ministerio a las iniciativas de organismos y empresas privadas.

Este eje se encuentra alineado con la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, que en su Iniciativa Emblemática 9: “Alcanzar una movilidad justa y equitativa para todos” desarrolla la siguiente consideración:

97. La Comisión incorporará convenientemente la perspectiva de igualdad en sus iniciativas políticas relacionadas con el transporte y seguirá apoyando la cooperación y el intercambio de buenas prácticas entre las partes interesadas en «Mujeres en el transporte: Plataforma de la UE para el cambio», con vistas a incrementar el número de mujeres en profesiones del sector del transporte. Asimismo, efectuará labores de concienciación sobre cuestiones de igualdad creando una red de embajadores en favor de la diversidad y prestándole su apoyo.

Cualquier futura propuesta en el ámbito del transporte se ajustará a las estrategias sobre igualdad de género y discapacidad de la Comisión.

### **Impacto sobre la accesibilidad universal**

En relación con la accesibilidad, el eje 1 de la EMSSC, “Movilidad para Todos”, presenta la línea de actuación 1.5, “Accesibilidad Universal”, en la que se presenta un análisis del contexto, y un diagnóstico del estado actual del transporte ferroviario, interurbano por carretera y el transporte marítimo. El diagnóstico establece una serie de conclusiones:

- El objetivo de esta línea de actuación es garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, así como fomentar una movilidad inclusiva.
- Se trata de eliminar completamente las barreras de movilidad y de comunicación en el ciclo completo del viaje, facilitando información en tiempo real sobre las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y material móvil.

Esta evaluación permite definir un grupo de medidas orientadas a afrontar los retos identificados:

1.5.1 Plan Director de Accesibilidad del Sistema Ferroviario.

1.5.2 Sistemas de información en tiempo real sobre la accesibilidad del material móvil en Cercanías.

1.5.3 Análisis de mecanismos de financiación para la implantación de asistentes de movilidad en Estaciones de autobuses interurbanos.

1.5.4 Elaboración de Planes de Accesibilidad en el Entorno Portuario.

1.5.5 Movilidad inclusiva para colectivos específicos.

Se debe señalar que esta línea de actuación se relaciona con las siguientes consideraciones de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro:

88. La sacudida económica ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con una movilidad asequible, accesible y equitativa para los pasajeros y otros usuarios de los servicios de transporte. De hecho, mientras que el mercado único del transporte ha incrementado la conectividad, la movilidad sigue siendo cara para las personas con bajo nivel de renta disponible y no es suficientemente accesible para las personas con discapacidad o movilidad reducida ni para las que tienen escasa alfabetización informática. En las zonas rurales, periféricas y alejadas, incluidas las regiones e islas ultraperiféricas, será

fundamental mejorar las conexiones de transporte público para garantizar un acceso a una movilidad sin trabas para todos.

89. La transición a una movilidad sostenible, inteligente y resiliente ha de ser justa, de lo contrario se corre el riesgo de que no se produzca. En consecuencia, la Comisión garantizará que se estudien todas las posibilidades que permite el Mecanismo para una Transición Justa a fin de que esta nueva movilidad sea asequible y accesible en todas las regiones y para todos los pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad y movilidad reducida. Asimismo, la Comisión seguirá prestando ayuda dirigiendo el apoyo del Fondo de Cohesión y el FEDER a los Estados miembros y las regiones menos desarrollados.

### **Impacto sobre los desafíos relacionados con el empleo**

En relación con los desafíos relacionados con el empleo, y en particular aquellos asociados a la automatización y la digitalización, en el eje 8 de la EMSSC, “Aspectos sociales y laborales”, se desarrolla una línea de actuación 8.2, “*La Formación en el Sector del Transporte y la Movilidad*”.

- El objetivo de esta línea de actuación es adaptar las titulaciones y capacitación a las necesidades del mercado laboral del transporte, en la actualidad y a futuro
- Resulta esencial el trabajo conjunto con Empleo, Trabajo y Educación.

Las medidas definidas son:

8.2.1 Grupo de trabajo para la identificación de perfiles profesionales requeridos por el sector del transporte.

8.2.2 Grupo de Trabajo con las entidades de Educación, para agilizar la implantación de titulaciones relacionadas con el transporte.

8.2.3 Difusión de las oportunidades

Este eje se encuentra alineado con la que en su Iniciativa Emblemática 9: “Alcanzar una movilidad justa y equitativa para todos” desarrolla la siguiente consideración:

*95. Los cambios que se están produciendo en el sector, en particular los asociados a la automatización y la digitalización, plantean muchos desafíos nuevos. Los puestos de trabajo en el sector del transporte, especialmente los que requieren una cualificación baja o media, pueden estar en peligro como consecuencia de la automatización y la transición a una mayor sostenibilidad. Al mismo tiempo, la transformación digital en curso brinda nuevas oportunidades, como por ejemplo la mejora del entorno de trabajo y empleos de calidad que podrían resultar más atractivos para mujeres y jóvenes. Por consiguiente, es necesaria una senda creíble para la transición justa de los trabajadores del transporte.*

*La Comisión publicará recomendaciones para la transición a la automatización y la digitalización y sobre los medios para mitigar sus efectos para los trabajadores del transporte.*

b) Evidencia, análisis y datos que motiven la necesidad de la reforma

El sector transporte representa el 4,53% del PIB y genera unos 812.000 puestos de trabajo en España (4.5% del empleo total), siendo un pilar importante en nuestra economía. El sector se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados fundamentalmente por la introducción de la tecnología en la movilidad, por la necesidad de avanzar hacia la descarbonización de

	<p>la economía, y por la mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido) y despoblación del mundo rural.</p> <p>Los mencionados cambios tecnológicos han impulsado el concepto de movilidad, un concepto más amplio que engloba no sólo aquello que es inherente al transporte desde una perspectiva tradicional, – el desplazamiento de personas o bienes, entre un origen y un destino, consumiendo recursos cuantificables–, sino que además incluye todos aquellos condicionantes, necesidades, motivaciones y percepciones de los individuos, situando al ciudadano y al usuario en el centro de todo el sistema. El potencial económico del nuevo concepto de movilidad es grande: En España, se prevé un importante aumento de las áreas de conectividad, electrificación y coche eléctrico en el PIB en los próximos 10 años. A esta realidad, se une el deber de los poderes públicos de luchar por un sistema de transportes sostenible y resiliente para las generaciones futuras y de garantizar la movilidad cotidiana de los ciudadanos.</p> <p>Por tanto, para sacar el máximo partido de nuestro sistema de transportes puntero, es necesario un nuevo enfoque en las políticas y su planificación, para pasar de un enfoque centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto. Además, hay que tener en cuenta que las competencias en el ámbito de la movilidad se reparten entre la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, y están interrelacionadas.</p>
<p>c) Colectivo objetivo de la reforma</p>	<p>La reforma se dirige tanto al sector profesional del transporte y la movilidad, como a las administraciones públicas, a los distintos actores sociales y a la población en general.</p>
<p>d) Forma/s de implementación de la reforma</p>	<p>La Estrategia de Movilidad es un conjunto de iniciativas y propuestas que la Administración General del Estado ofrece a los actores implicados (stakeholders), a las distintas Administraciones y a la sociedad para fijar objetivos comunes, liderar el debate de la movilidad, identificar aspectos a regular y ser una hoja de ruta para alcanzar los objetivos fijados, con el horizonte puesto en 2030. Así, la estrategia para su implementación se basa en dos grandes líneas. En aquellas iniciativas donde la Administración General del Estado tiene competencias propias, y tras consulta a las Administraciones y sociedad, se implementarán medidas concretas de actuación, adquiriendo un compromiso para acometer estas medidas y en aquellas iniciativas donde la Administración General del Estado tiene competencias limitadas, se plantearán propuestas para el debate entre Administraciones y con la sociedad, ofreciéndose la Administración General del Estado (a través del Ministerio de</p>

	Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) como coordinador para la búsqueda de consensos, facilitador y “catalizador” del cambio.		
e) Administración ejecutora	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. A fin de garantizar una implementación coherente y ordenada de las líneas de acción y medidas de la Estrategia, se desarrolla un sistema de gobernanza para la coordinación de las acciones entre los tres niveles de la administración española, así como el sector y sociedad civil.		
f) Involucración de stakeholders	Esta estrategia se ha presentado recientemente a la sociedad, materializada a través de lo que denominamos “Documento para el Debate”, ya que la complejidad de los retos a enfrentar hace que desde la administración requiera la participación de la sociedad y sus actores para avanzar en las respuestas.  En este sentido, se ha llevado a cabo un ambicioso programa de debate público en el que se ha tenido un importante retorno de los actores de la movilidad y el transporte, así como de la propia sociedad, con objeto de completar las propuestas realizadas.		
g) Principales impedimentos para las reformas y estrategias de solución para los mismos	El proceso de debate público (o “ <i>public engagement</i> ”) realizado con el objeto de conseguir la máxima implicación a todos los niveles del sector, de forma que, por medio de la integración de soluciones con las aportaciones obtenidas, la coordinación y el diálogo se consiga lograr un documento final único, que refleje las diferentes posiciones e inquietudes y facilite así su implantación.  De esta forma, se trata de dar solución a los principales impedimentos que pueda enfrentar la reforma. (Por ejemplo: cambio de mentalidad y reforma de la estructura del Ministerio, marco competencial complejo y proceso de coordinación y liderazgo, etc.).		
h) Calendario de implementación de la reforma	La aprobación y puesta en marcha de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada viene marcada por la consecución de varias fases. La primera, el debate público, ha sido realizado en el último trimestre de 2020.  Tras recopilar todas las aportaciones, se completará el “documento para el debate” a lo largo del primer trimestre de 2021. Posteriormente seguirá la presentación en el Congreso, Senado y Consejo de Ministros y finalmente se espera que se produzca su aprobación definitiva mediante acuerdo de Consejo de Ministros.		
i) Ayudas de Estado	N.A.		
<b>C6.R2</b>	<b>Estrategia Ferroviaria</b>	<b>Indicativa</b>	<b>Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana</b>

<p>a) Descripción de la reforma</p>	
<p>En el ámbito ferroviario, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está elaborando la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, que será el principal instrumento sectorial de la planificación de la infraestructura ferroviaria del Ministerio para los próximos años.</p> <p>Con su formulación, se persigue el objetivo de dotarse de un instrumento sectorial que, además de satisfacer las necesidades futuras de movilidad, contribuya al proceso de toma de decisiones en materia de infraestructuras ferroviarias, dotándolo de mayor coherencia y efectividad.</p> <p>Además de consolidar un escenario de planificación claro y riguroso para el modo ferroviario, la Estrategia Indicativa Ferroviaria permitirá alinear las prioridades de inversión a la nueva orientación del Ministerio y, en particular, de acuerdo con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.</p> <p>En este sentido, la Estrategia Indicativa tiene 8 grandes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer una planificación ferroviaria orientada a satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios, especialmente las de movilidad cotidiana.</li> <li>• Mejorar el mantenimiento de la red para evitar su descapitalización y aumentar la fiabilidad, el confort y la seguridad del transporte ferroviario.</li> <li>• La sostenibilidad económica de la red ferroviaria, primando la eficiencia en la aplicación de los recursos, con una evaluación ex ante y ex post de los proyectos de inversión, de forma que los retornos sociales y económicos justifiquen las inversiones que hayan de acometerse.</li> <li>• La interoperabilidad de la red, especialmente en los corredores de la red transeuropea, y la potenciación de la intermodalidad.</li> <li>• El impulso del tráfico ferroviario de mercancías, poniendo en valor su sostenibilidad medioambiental, mejorando su productividad y desarrollando nuevas fórmulas de gestión y explotación.</li> <li>• Potenciar la seguridad operacional en el transporte ferroviario.</li> <li>• Fomentar la digitalización del transporte y la innovación para garantizar una movilidad conectada.</li> <li>• Incrementar la eficiencia energética del sistema ferroviario, maximizando su contribución a la sostenibilidad medioambiental.</li> </ul> <p>La consecución de la presente reforma tendrá una influencia directa en las inversiones programadas para el componente 6 ya que se trata del instrumento de planificación de la inversión en infraestructuras ferroviarias de España.</p>	
<p>b) Evidencia, análisis y datos que motiven la necesidad de la reforma</p>	<p>La Estrategia Indicativa es un instrumento previsto en la Ley 38/2015, de 29 de octubre, del sector ferroviario que, a su vez, supone la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece un espacio ferroviario único europeo.</p>

c) Colectivo objetivo de la reforma	El colectivo objetivo de la reforma son los administradores de infraestructuras, así como todos los usuarios del ferrocarril en general y los operadores tanto de viajeros como de mercancías en particular. Todos ellos se van a beneficiar de las actuaciones ferroviarias de nuevos desarrollos, mantenimiento y renovación de red ferroviaria.
d) Forma/s de implementación de la reforma	La implementación de la Estrategia se llevará a cabo mediante los Programas de Actividad que deben elaborar los administradores de infraestructuras ferroviarias, esencialmente el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF Alta Velocidad.
e) Administración ejecutora	La responsabilidad de la elaboración de la Estrategia recae en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y su implementación en los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias como consecuencia de los convenios que se firmarán al respecto.
f) Involucración de stakeholders	Los interesados, como las asociaciones del sector, las administraciones, los sindicatos, los particulares, los expertos, etc., pueden influir en el contenido de la estrategia mediante alegaciones al documento que será sometido al trámite de información pública previsto durante el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de la Estrategia.
g) Principales impedimentos para las reformas y estrategias de solución para los mismos	Los posibles impedimentos para la implementación de la estrategia vendrían por la falta de disponibilidad de crédito que el Plan de Recuperación y Resiliencia podría resolver en su primer periodo de vigencia.
h) Calendario de implementación de la reforma	La aprobación y entrada en vigor de la Estrategia Indicativa pasa por la consecución de varios hitos importantes. El primero es el inicio de la tramitación ambiental, solicitud que ha tenido lugar en junio de 2020. Para la Estrategia Indicativa se llevará a cabo un proceso de Evaluación Ambiental ordinaria, de acuerdo con los criterios establecidos por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Con esta decisión se subraya la sostenibilidad ambiental como un factor clave en las políticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Otro de los hitos significativos es que Estrategia Indicativa será sometida a información pública, previsto en el tercer trimestre de 2021. Una vez realizada la información pública, y en función de las alegaciones formuladas, se redactará la propuesta final de la Estrategia Indicativa. Finalmente, el órgano ambiental analizará técnicamente el expediente, que concluirá con la <b>formulación de la Declaración Ambiental Estratégica y la</b>

	<b>aprobación definitiva de la Estrategia indicativa en el segundo semestre de 2022.</b>
i) Ayudas de Estado	N.A.

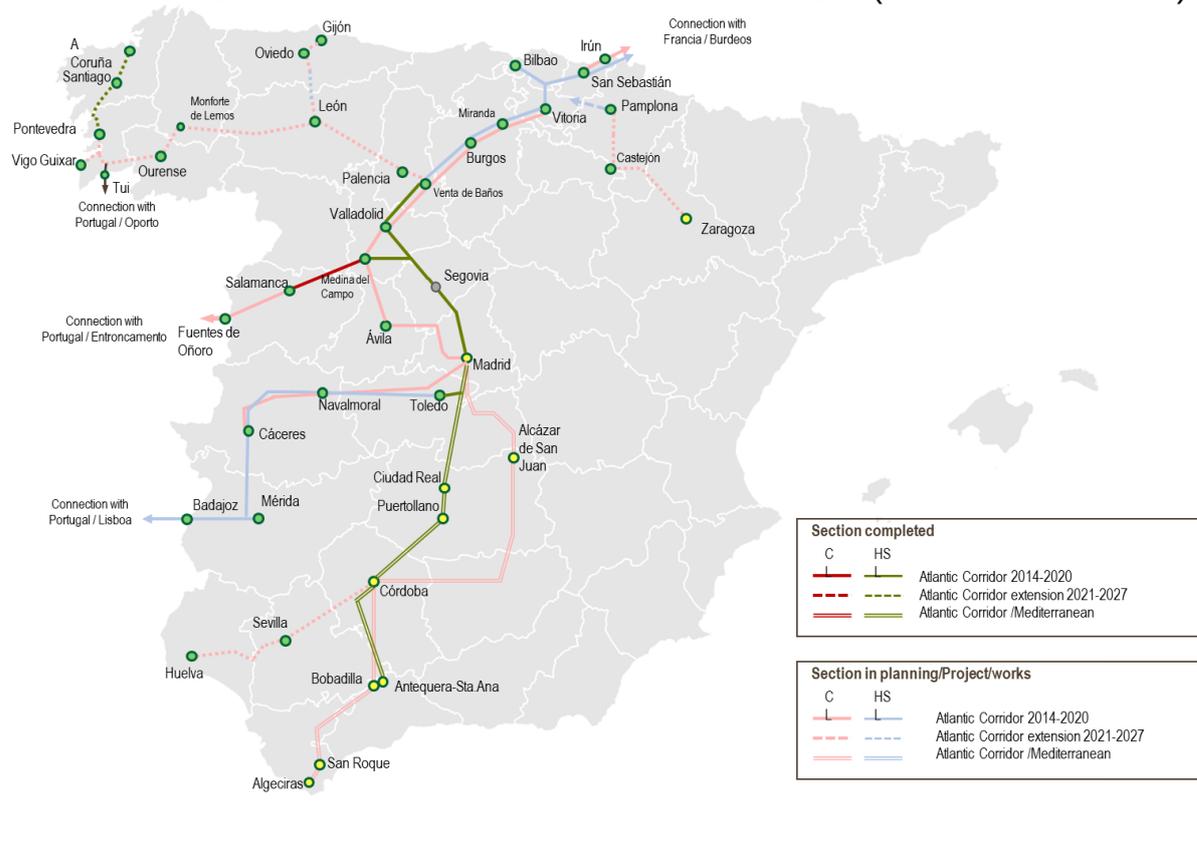
## Inversiones

C6.I1	Red nacional de transporte: Corredores europeos	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
a) Descripción de la inversión		
<p>La Unión Europea tiene entre sus objetivos la construcción del Espacio Único Europeo del Transporte. Los corredores europeos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) forman parte fundamental de ese objetivo, pues canalizan los principales tráficos tanto a nivel nacional como europeo. Por ello, su desarrollo en nuestro país tiene una importancia máxima para nuestro sistema nacional de transporte. Por España discurren dos de estos corredores, el Atlántico y el Mediterráneo, que están en pleno desarrollo en la actualidad, pero necesitan disponer de recursos económicos importantes para que puedan estar finalizados en los plazos previstos por los reglamentos europeos. Esta inversión está contemplada en el eje 7 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.</p> <p>Es importante destacar tanto los altos niveles de competitividad de España en la construcción de líneas ferroviarias, que permitirá llevar a cabo estas inversiones de forma eficiente, así como el proceso de liberalización de los servicios que permitirá sacar el máximo partido a la red.</p> <p>En concreto en esta línea de inversión se incluyen distintas actuaciones dirigidas a la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en los Corredores y a la modernización y mejora de las ya existentes. El importe de esta línea de inversiones asciende a 2.988 millones de €, que se repartirán entre distintas actuaciones a lo largo del territorio nacional. A continuación, se detallan los importes de las principales tipologías de inversiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plataforma.</b> Incluye los proyectos que permiten configurar la infraestructura que soportará las vías y que incluye terraplenes, desmontes, viaductos, túneles, etc. Se trata principalmente de construcción de nueva infraestructura</li> <li>• <b>Reposición de servicios.</b> Actuaciones encaminadas a la reposición de servicios existentes (luz, riego, agua, etc.) que se ven afectados durante la ejecución de las obras ferroviarias.</li> <li>• <b>Vía.</b> Comprende actuaciones para el montaje y suministro de los materiales de vía (balasto, traviesas, carril, desvíos y aparatos de dilatación) en nuevas secciones ferroviarias, así como la renovación de vías existentes.</li> <li>• <b>Electrificación.</b> Comprende actuaciones destinadas a la electrificación de líneas incluyendo: línea aérea de contacto, subestaciones de tracción, centros de transformación, telemando de energía, líneas de alta tensión, etc.</li> </ul>		

- **Señalización y control de tráfico.** Incluye los proyectos encaminados a la implementación de nuevos sistemas señalización y control de tráfico (ERTMS, etc.).
- **Telecomunicaciones.** Comprende los proyectos relacionados con las telecomunicaciones fijas y móviles en líneas ferroviarias (fibra óptica, GSM-R, etc.)
- **Estaciones.** Incluye la mejora y rehabilitación de estaciones existentes, así como la construcción de nuevas estaciones

Estas actuaciones se reparten en distintos tramos de los corredores europeos, cuya situación actual se observa en el siguiente mapa:

### ATLANTIC TEN-T CORE NETWORK CORRIDOR (Current situation)





<b>Corredor Mediterráneo</b>	Zaragoza-Tarragona	
<b>Corredor Mediterráneo</b>	Castellón-Valencia-La Encina-Alicante	
<b>Corredor Mediterráneo</b>	Murcia-Cartagena	
<b>Corredor Mediterráneo</b>	Murcia- Almería	

A la finalización del plan, una vez ejecutadas las inversiones previstas, se espera haber actuado en al menos una longitud de 1.500 km de red incluidos dentro de los Corredores Atlántico y Mediterráneo, incluyendo actuaciones tanto de mejora de secciones en servicio, como inversiones que permitan avanzar en la construcción de nuevos tramos.

En el importe de esta línea de inversión se incluye una partida de en torno a 50 millones de euros relacionados con los gastos necesarios de ADIF para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea, exclusivamente durante el periodo de ejecución del Plan.

#### **Impacto sobre la igualdad de género**

Todas las actuaciones incluidas en la inversión seguirán los principios de igualdad de género que enuncia la EMSSC en la línea de actuación 8.4, “La Mujer en el Sector del Transporte y la Movilidad”.

Los planes y acciones de ADIF para poner en práctica estos principios son los siguientes:

ADIF y ADIF AV disponen de un Plan de Igualdad cuya primera edición fue aprobada en 2015 y la segunda y actual en 2019.

- En el **II Convenio colectivo de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF Alta Velocidad** se contemplan cuestiones relacionadas con el empleo y la igualdad:

*Cláusula 12.ª Igualdad de oportunidades y no discriminación.*

*Las Direcciones de las Entidades y la Representación Sindical, reiteran su compromiso y voluntad de seguir avanzando en la igualdad de mujeres y hombres en el ámbito laboral, e incidir en la igualdad de trato y no discriminación de género, en la eliminación de estereotipos y en fomentar el igual valor de hombres y mujeres en todos los ámbitos.*

En este sentido, las partes acuerdan incorporar al Convenio el **II Plan de Igualdad de ADIF** y el **I Plan de Igualdad de ADIF Alta Velocidad**, una vez que sean elevadas las propuestas que realicen las Comisiones de Igualdad de ambas Empresas, que serán trasladadas a la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo para su negociación y aprobación en su caso.

Ambos Planes fueron aprobados tras la realización de los respectivos diagnósticos de situación que establece la Ley 3/2007.

- En el **Código Ético de ADIF y ADIF AV** se recoge explícitamente el compromiso de “Trato digno y respetuoso a las personas” la “no discriminación” como un elemento esencial de los compromisos de ambas entidades. Asimismo, se establece explícitamente la “igualdad de oportunidades” como elemento vertebrador de los valores fundamentales de Adif y Adif Alta Velocidad. En el compromiso de “Trato

igualitario a de clientes y proveedores” se recogen una serie de compromisos que garantizar la igualdad en las relaciones con terceros.

- En el **pliego de cláusulas administrativas para la contratación** se incluye el apartado “condiciones especiales de ejecución de carácter social y/o medioambiental” el siguiente texto:

*Además de las previstas en la Cláusula 28.4 del Pliego, el contratista estará obligado a cumplir las condiciones especiales de ejecución de carácter social y/o medioambiental que se indican a continuación:*

[...]

*b) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sea igual o superior a la media nacional en el sector de la construcción, siempre que la disponibilidad del mercado laboral de la construcción lo permita.*

### **Impacto sobre la accesibilidad universal**

Todas las actuaciones incluidas en la inversión seguirán los principios de accesibilidad universal que enuncia la EMSSC en la línea de actuación 1.5, “Accesibilidad Universal”.

Los planes y acciones de **ADIF** y **ADIF AV** para poner en práctica estos principios son los siguientes:

- Todos los proyectos que son realizados por ADIF deben cumplir la legislación actual en cuanto a las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- El **servicio ATENDO** presta ayuda las personas con movilidad reducida en las estaciones de Adif y Adif Alta.

b) Evidencia, análisis y datos que motiven la necesidad de la inversión

En España, los modos viario, aéreo y marítimo de los corredores europeos han alcanzado un grado de cumplimiento de los requisitos establecidos en la regulación europea muy elevado. Sin embargo, el modo ferroviario tiene pendiente de desarrollo importantes secciones, tanto en el Corredor Atlántico como en el Mediterráneo, como aparece recogido en los últimos planes de trabajo de ambos corredores, publicados en 2020. Esas secciones se quieren impulsar con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En este campo, España cuenta con unos altos niveles de eficiencia contrastados en la construcción de infraestructuras ferroviarias. Según el informe de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal – AIReF (*Spending review fase ii. Estudio infraestructuras de transporte, 2020*), España ha construido su red de alta velocidad con costes muy inferiores al promedio europeo e internacional. El coste medio de construcción de las líneas de alta velocidad en España es de 14,7 millones de euros por kilómetro y de 15,3 millones si se incluyen también las estaciones, aunque la cifra está sujeta a una gran variabilidad dependiendo las características técnicas de las líneas

	(túneles y viaductos principalmente). La operación global de las líneas de alta velocidad ferroviaria es rentable en España.
c) Colectivo objetivo de la inversión	Los corredores europeos benefician a la población en general, pues acortan los tiempos de viaje mejorando así la movilidad interurbana e internacional. Algo similar sucede con las mercancías, donde las empresas del sector son especialmente las más favorecidas y con ello se benefician también todas las empresas en general, por disponer de un transporte más eficiente y competitivo.
d) Implementación de la inversión	Los corredores europeos se vienen desarrollando de manera continua en España mediante financiación nacional y ayudas europeas procedentes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y del Mecanismo Conectar Europa (CEF) al objeto de desarrollarlos de manera completa en los plazos previstos en la normativa europea. La materialización de la inversión prevista en esta medida se hará de la manera que se viene haciendo habitualmente por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), dado que cuenta con una cartera suficiente de proyectos constructivos elaborados suficiente que está pendiente de disponer de la financiación necesaria, que se espera pueda obtener del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia europeo.
e) Administración ejecutora	<p>El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias principalmente, y otros administradores de los corredores como la Dirección General de Carreteras o Puertos del Estado.</p> <p>La coordinación de las actuaciones reside en la Administración General del Estado a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda, como órgano competente sobre la Red Ferroviaria de Interés General. La gestión de la red está encomendada al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), entidad dependiente del citado ministerio, que a través de la correspondiente planificación de los proyectos garantiza la absorción de los fondos del presente Plan.</p>
f) Tamaño y naturaleza de la inversión	<p>La inversión prevista asciende a 2.988.000.000 €, siendo toda ella pública.</p> <p>Como ya se ha detallado previamente, este importe incluye una gran variedad de actuaciones (inversiones) específicas de distinta naturaleza y en distintas líneas y geografías, que contribuirán a avanzar en el desarrollo de los corredores europeos.</p>
g) Calendario de implementación de la inversión	<p>El calendario de ejecución previsto va desde febrero de 2020 hasta agosto de 2026.</p> <p>Las distintas actuaciones incluidas en este Componente se han seleccionado cumpliendo con todos los criterios de elegibilidad detallados por la Comisión, implementación (inicio de ejecución) y</p>

	<p>costes se inicien después de febrero de 2020 y cuyo ejecución y finalización sea efectiva antes de agosto de 2026.</p>
<p>h) Ayudas de Estado</p>	<p>La presente línea de actuación incluye distintas inversiones directas que serán realizadas a través de ADIF, entidad pública dependiente del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana con capital 100% público.</p> <p><b>Análisis de la compatibilidad de la inversión con el régimen de ayudas de estado</b></p> <p>1. Existencia de Ayuda de Estado en el marco del Artículo 107.1 del TFUE</p> <p>De acuerdo con el Artículo 107.1 del TFUE, NO se considera que las actuaciones que componen la inversión constituyan ayuda de estado, puesto que no afecta a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y no falsea o amenaza con falsear la competencia.</p> <p>Según la guía recientemente publicada por la Comisión Europea denominada “low emission transport modes”:</p> <p><i>En el caso específico de proyectos de infraestructuras, la Comisión considera que:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>la financiación pública de la construcción de ferrocarriles / puertos interior / infraestructuras de transporte combinado no afecta a los intercambios comerciales entre los Estados Miembros y no falsea la competencia, siempre que la infraestructura se ponga a disposición de los potenciales usuarios en condiciones de igualdad y no discriminación y la financiación no es utilizada para la subvención cruzada de otras actividades económicas, incluyendo la operación de las infraestructuras.</i></li> </ul>

C6.I2	Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
<p>a) Descripción de la inversión</p>		
<p>Las infraestructuras de transporte de la red nacional de transporte que forman parte de la RTE-T y del resto de la red estatal son esenciales para el desarrollo de los territorios, la cohesión social y para el incremento de la productividad, la mejora de la competitividad y la capacidad de exportación de la economía. Muchas de estas infraestructuras juegan un papel destacado para atender las necesidades de movilidad cotidiana y conformar un</p>		

sistema de transportes capaz de asegurar las necesidades básicas de la población en situaciones de crisis. Por ello, es necesario que sean fiables, sostenibles, resilientes y de calidad. Las actuaciones de esta medida, que abarcan a todos los modos de transporte, pero de manera muy destacada al ferrocarril, incluyen medidas para:

- Dotar de mayor interoperabilidad a nuestra red ferroviaria principalmente en relación con la RTE-T.
- Hacerla más segura de acuerdo con la normativa nacional y europea, incluyendo la seguridad viaria en túneles.
- Introducir y desplegar la digitalización, los sistemas de gestión de tráfico como SESAR, ITS o ERTMS y las nuevas tecnologías disponibles en el mercado como medio para aumentar la seguridad, la eficiencia, el control en su gestión.
- Aumentar su sostenibilidad, favoreciendo el cambio modal mediante la eliminación de costes de fricción en el cambio de modo.
- Impulsar el desarrollo del Cielo Único Europeo
- La transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta inversión está alineada con la reforma C6R1, Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, concretamente con su línea de acción 7.

A continuación, se detallan las principales líneas de actuación y proyectos que se pretenden desarrollar en los diferentes modos e infraestructuras que en su mayoría forman parte de la RTE\_T, que no pertenecen a los corredores de la red básica, así como el programa de transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**1. Actuaciones en las infraestructuras ferroviarias de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la red básica**

Inversión prevista: **1.010 M€**

**Actuaciones generales de modernización y adecuación de la red:**

Se plantean una serie de inversiones en el conjunto de la red relacionadas con la digitalización, la mejora de la seguridad y la protección ambiental, destacando:

- Mejora de la infraestructura tecnológica para la gestión del tráfico ferroviario
- Seguridad (ciberseguridad, instalación de detectores de caída de obstáculos, etc.)
- Protecciones acústicas / Mapas de ruido
- Desarrollo de la tecnología satélite aplicada a la señalización ferroviaria ERTMS

**Actuaciones en líneas:**

Las actuaciones contempladas buscan la mejora de los distintos subsistemas que conforman el sistema ferroviario en una serie de líneas/secciones ferroviarias de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la red básica.

A continuación, se detalla la naturaleza de las principales actuaciones, incluyendo entre paréntesis a modo ejemplo algunas secciones concretas en las que se plantea intervenir:

- Electrificación de secciones (p.ej. Monforte-Lugo)

- Renovación de vía (p.ej. Soria-Torralba, Xáitva-Ontinyent y Monforte-Lugo)
- Mejora del subsistema control mando y señalización (p.ej. Soria-Torralba y Ávila-Salamanca)
- Creación de nuevas secciones o variantes (p.ej. Palencia-Santander, variante de Rincón de Soto y Variante de Ourense)

A la finalización del plan, una vez ejecutadas las inversiones previstas, se espera haber actuado en al menos 950 km de red.

En el importe de esta línea de inversión se incluye una partida de en torno a 17 millones de euros relacionados con los gastos necesarios de ADIF para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea, exclusivamente durante el periodo de ejecución del Plan.

2. **Inversiones en la Red de Carreteras del Estado** relacionadas principalmente con la adecuación de túneles a la normativa europea, planes de acción contra el ruido, implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO y mejora de las condiciones de seguridad de los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas. **Inversión prevista: 707M€**

#### **Mejora de la seguridad viaria y protección de fauna y usuarios vulnerables en la RCE (357 M€)**

Actuaciones en túneles de la RCE para adecuar su infraestructura y equipamiento a lo exigible por la normativa europea y nacional en materia de seguridad de túneles, en: salidas de emergencia, señalización, balizamiento iluminación, ventilación, instalación eléctrica, protección anti-incendios, drenaje, etc.

Como resultado de esta actuación se espera actuar sobre al menos **80 túneles** distribuidos por toda la geografía nacional hasta agosto de 2026.

Actuaciones de mejora de cerramientos y señalización para reducir la probabilidad de atropello de fauna salvaje, especialmente fauna protegida como el lince o el lobo

Ejecución de actuaciones que permitan mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas (pasarelas, carriles bici)

#### **Sostenibilidad y eficiencia energética en la RCE / Acción contra el ruido (302 M€)**

Redacción de proyectos y ejecución de actuaciones orientados a la reducción del ruido (reducción de ruido de rodadura, mejora acústica de firmes) o de mitigación de sus efectos (pantallas acústicas, actuaciones urbanas integrales, actuaciones complejas), conforme al Plan de Acción contra el Ruido en la RCE (2ª fase). Elaboración de la siguiente fase del Plan de Acción contra el Ruido (PAR) y los Mapas Estratégicos de Ruido (MER)

#### **Digitalización de la RCE (35 M€)**

Realización de un inventario exhaustivo de características geométricas de todos los elementos de la RCE, como base para la integración de la monitorización y la implementación de BIM

Implementación de sistemas de monitorización de elementos de la RCE (puentes, túneles, Tº y humedad de firmes, etc.) empleando Big Data e IoT - internet de las cosas-

Adquisición y desarrollo de herramientas y equipos que permitan la digitalización en entorno BIM de las carreteras, desde la actuación administrativa a la gestión digital de proyectos, obras, conservación y explotación de la RCE

### **Implementación Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO (13 M€)**

Actuaciones de implantación de carriles de uso exclusivo de autobuses y vehículos de alta ocupación en principales vías de acceso de grandes ciudades pertenecientes a la RCE.

**Actualización del anteproyecto primario del enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar (2,3 M€)** que supone el paso definitivo y necesario para estar en disposición de iniciar los procesos de construcción de la obra del *“Enlace fijo Europa-África en el Estrecho de Gibraltar”*.

**3. Desarrollo del Cielo Único Europeo:** Inversiones directas a través de ENAIRE (gestor de navegación aérea en España) encaminadas al desarrollo del Cielo Único Europeo, relacionadas con la modernización de los sistemas de control de tráfico aéreo y de los sistemas de Vigilancia, la transformación Digital y Sistemas de Información y con la evolución de los sistemas de comunicaciones. **Inversión prevista: 107M€**

En esta línea se incluirían las siguientes actuaciones:

#### **Sostenibilidad**

- Inversiones necesarias para ENAIRE relativas a su participación en actividades de “drones/U-Space”

#### **Digitalización**

- Digitalización de la documentación aeronáutica (datos y cartografía) a disposición de los usuarios para la realización de vuelos
- Ampliación de la cobertura Tierra/Aire y Digitalización de la voz en las comunicaciones piloto-controlador. Mejorar la cobertura a baja cota en determinadas zonas del espacio aéreo modernizando las infraestructuras terrestres de comunicaciones
- Evolución del sistema de comunicaciones voz en los centros de control de tráfico aéreo mediante la digitalización y tecnología avanzada, proporcionando una mejora de la calidad, una mayor seguridad, disponibilidad de la información y un aumento de la capacidad de contingencia
- Modernización tecnológica de la red de radares primarios, mejorando las prestaciones y orientando los sistemas a una completa digitalización de los mismos utilizando todos los avances tecnológicos disponibles para aumentar la eficiencia en la explotación
- Evolución de los sistemas de radares secundarios a la tecnología Modo S. que proporcionan información al sistema de control de Tráfico Aéreo
- Sustitución del equipamiento Hardware de los diferentes sistemas de ENAIRE

- Desarrollo de diferentes aplicaciones de gestión y operación para la gestión de ENAIRE
- Modernización tecnológica de los Sistemas de Navegación primando una completa digitalización de los mismos y la implantación de soluciones de monitorización y control remoto de los Sistemas
- Creación de Infraestructuras para la implantación de los nuevos sistemas de Control de tráfico aéreo. Esencial para garantizar la implantación de los nuevos conceptos operacionales en España. Además, se incluyen modernizaciones de las instalaciones para asegurar la resiliencia frente a fallos
- Digitalización y automatización de la gestión de Explotación Técnica para la mejora de las herramientas de supervisión remota de los sistemas de manera integrada

#### Seguridad

- Modernización del sistema de control de tráfico Aéreo para su adecuación a criterios reglamentarios, incorporando mejoras en capacidad, seguridad operacional, ciberseguridad y conceptos de digitalización todos ellos dimanados del Cielo Único Europeo
- Actualización de la infraestructura del sistema de control de tránsito aéreo para aumentar su resiliencia y adecuación a las capacidades requeridas de operación

#### **4. Transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Inversión prevista: 50 M€**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) viene realizando un esfuerzo continuo en los últimos años para la mejora de los servicios públicos a través de nuevos y mejores servicios digitales.

Ante la importancia económica y social de las competencias del Departamento, entre las que destacan los ámbitos de las infraestructuras (Redes Transeuropeas y estatales) ordenación del transporte y la movilidad, aconseja reforzar el impulso en dicha mejora, a través de un proceso de transformación digital destinado a aumentar la eficiencia, innovación y calidad de los servicios públicos digitales.

Para ello en esta línea se incluyen las siguientes actuaciones:

- **Building Information Modeling (BIM):** Potenciación de la coordinación y comunicación a través del Portal web de la Comisión BIM, puesta en marcha de una plataforma colaborativa para gestión de información y modelos digitales, etc.
- **Impulso de la Movilidad como Servicio (MaaS),** ofreciendo datos abiertos y utilizando nuevas tecnologías para el análisis y optimización de la movilidad.
- Implementación de un sistema de análisis, seguimiento, vigilancia, control de necesidades, ejecución de servicio e implantación y aplicación de nuevas tecnologías en el **Transporte Terrestre.**
- **Plan de Digitalización de la Dirección General de Carreteras,** encargada de gestionar la planificación, el proyecto, construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales, incluyendo la gestión electrónica

integral de expedientes de contratación, nuevos sistemas de gestión en los ámbitos de proyectos, construcción y conservación, monitorización de elementos a través de sensores y análisis big data, etc.

- Otras actuaciones para la **prestación de nuevos servicios y mejora de la gestión** en los ámbitos aéreos, marítimo y de información geográfica, entre otros.

**5. Gobernanza y gestión del Plan del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Inversión prevista: 28 M€**

Se incluye en esta línea una pequeña partida que incluye los gastos en los que incurrirá el MITMA durante el transcurso del Plan para la gobernanza, gestión y seguimiento de todas las tareas asociadas con las actividades del Plan gestionadas de forma directa por el propio Ministerio (a excepción de las llevadas a cabo por ADIF). Para ello se subcontratará a la empresa dependiente del Ministerio (INECO) desde el inicio de los trabajos del Plan hasta la finalización de los mismos.

**Impacto sobre la igualdad de género**

Todas las actuaciones incluidas en la inversión seguirán los principios de igualdad de género que enuncia la EMSSC en la línea de actuación 8.4, “La Mujer en el Sector del Transporte y la Movilidad”.

Los planes y acciones de **ADIF y ADIF AV** para poner en práctica estos principios son los ya comentados en la inversión C6I1, a través de

- El II Convenio colectivo de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF Alta Velocidad
- El II Plan de Igualdad de ADIF
- El I Plan de Igualdad de ADIF Alta Velocidad
- El Código Ético de ADIF y ADIF AV
- El pliego de cláusulas administrativas para la contratación

**Impacto sobre la accesibilidad universal**

Todas las actuaciones incluidas en la inversión seguirán los principios de accesibilidad universal que enuncia la EMSSC en la línea de actuación 1.5, “Accesibilidad Universal”.

Los planes y acciones de **ADIF y ADIF AV** para poner en práctica estos principios son los ya comentados en la inversión C6I1, destacando el **servicio ATENDO**.

b) Evidencia, análisis y datos que motiven la necesidad de la inversión

La Red Transeuropea de Transporte en España pretende desarrollar el Espacio Único Europeo de Transporte y tiene una serie de obligaciones normativas europeas que cumplir que aparecen recogidas en el Reglamento (UE) 1315/2013. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para que la red básica se desarrolle a más tardar el 31 de diciembre de 2030 y harán todo lo posible al objeto de completar la red global a más tardar el 31 de diciembre de 2050.

	<p>El Mecanismo Conectar Europa 2021-2027, como continuación del correspondiente al periodo 2014-2020, tiene como objetivo general construir, desarrollar, modernizar y completar las redes transeuropeas. Esta financiación es muy pequeña en relación con el esfuerzo que es necesario realizar por parte de los Estados miembros y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia constituye una oportunidad para apoyar estas inversiones que deben contribuir al desarrollo de redes e infraestructuras eficientes, interconectadas y multimodales para una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, inclusiva, accesible y segura a nivel nacional y europeo.</p> <p>Los avances tecnológicos y digitales deben seguir impregnando la red por capilaridad, priorizando las conexiones de mayor tráfico con el objetivo de obtener su mayor rentabilidad ambiental, social y económica.</p> <p>La terminación de la Red Transeuropea de Transporte en España es fundamental para cumplir con los hitos marcados en la nueva estrategia europea de movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El tráfico en ferrocarril de alta velocidad se duplicará para 2030 y se triplicará para 2050 (en comparación con 2015).</li> <li>• El tráfico ferroviario de mercancías aumentará un 50 % de aquí a 2030 y se duplicará para 2050 (en comparación con 2015).</li> </ul>
<p>c) Colectivo objetivo de la inversión</p>	<p>Con carácter general esta medida está dirigida a la población en general y a los operadores de transporte en particular que podrán mejorar su oferta de servicios.</p>
<p>d) Implementación de la inversión</p>	<p>Las actuaciones previstas en cualquiera de los modos se llevarán a cabo contratando y ejecutando las obras o instalaciones para las que ya se dispone del correspondiente proyecto o está en elaboración en este momento.</p>
<p>e) Administración ejecutora</p>	<p>La Administración General de Estado será la competente para la coordinación y dirección de las actuaciones.</p> <p>La ejecución de las actuaciones recaerá sobre el titular del activo que será, según el caso, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o una de sus empresas o entidades dependientes.</p>
<p>f) Tamaño y naturaleza de la inversión</p>	<p>La inversión prevista asciende a 1.991.000.000 €, siendo toda ella pública.</p>

	<p>Como ya se ha detallado previamente, este importe incluye una gran variedad de actuaciones (inversiones) específicas de distinta naturaleza y en distintas líneas y geografías.</p>
<p>g) Calendario de implementación de la inversión</p>	<p>El calendario de ejecución previsto va desde febrero de 2020 hasta agosto de 2026.</p> <p>Las distintas actuaciones incluidas en este Componente se han seleccionado cumpliendo con todos los criterios de elegibilidad detallados por la Comisión, implementación (inicio de ejecución) y costes se inicien después de febrero de 2020 y cuyo ejecución y finalización sea efectiva antes de agosto de 2026.</p>
<p>h) Ayudas de Estado</p>	<p>El conjunto de actuaciones incluidas en esta línea de inversión se financiará al 100% con los fondos del MRR, y se realizarán a través de procedimientos de concurrencia competitiva abiertos, transparentes y no discriminatorios.</p> <p><b>1. Existencia de Ayuda de Estado en el marco del Artículo 107.1 del TFUE</b></p> <p>El artículo 107.1 TFUE establece:</p> <p><i>“Artículo 107</i></p> <p><i>1. Salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.”</i></p> <p>Se considera que un proyecto ha recibido Ayuda de Estado si la ayuda reúne las siguientes condiciones: (i) la ayuda ha sido concedida por el Estado o mediante fondos estatales; (ii) la intervención favorece a determinadas empresas, es decir, confiere una ventaja al beneficiario de forma selectiva; (iii) la ayuda afecta a los intercambios comerciales entre los Estados Miembros; (iv) falsea o amenaza con falsear la competencia.</p> <p>De acuerdo con el Artículo 107.1 TFUE <b>NO</b> se considera que estas medidas sean ayuda de estado, puesto que (ii) no implican una ventaja a determinadas empresas o producciones (iii) no afecta a los intercambios comerciales entre los estados miembros y (iv) no falsea o amenaza con falsear la competencia.</p>

C6.I3	Intermodalidad y logística	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
a) Descripción de la inversión		
<p>Esta medida, que desarrolla gran parte del eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, tiene como objetivo mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de nuestros nodos de distribución. Las actuaciones ferroviarias juegan un papel predominante en la medida en línea con nuestros compromisos de descarbonización.</p> <p>La medida incluye tres tipos de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El desarrollo de terminales intermodales y logísticas (TILOS) estratégicas. Se trata de la construcción o adecuación a los parámetros de interoperabilidad y capacidad suficientes de las principales TILOS previstas del país.</li> <li>• La construcción y mejora de los accesos terrestres a puertos. Puertos del Estado en colaboración con ADIF, Puertos y la Dirección General de Carreteras dispone de una cartera de proyectos de acceso a los puertos y mejoras en la red ferroviaria listos para poder ejecutarse.</li> <li>• La mejora de la accesibilidad, sostenibilidad, digitalización y seguridad de los puertos. Las distintas Autoridades Portuarias están impulsando medidas destinadas a convertir los puertos españoles en “Puertos Verdes”, financiadas en muchos casos con otros fondos europeos.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Desarrollo de terminales intermodales y logísticas estratégicas (TILOS) y accesos a puertos: 668M€</b></li> </ul>		
<p><b>Terminales intermodales y logísticas estratégicas (222 M€)</b></p>		
<p>El MITMA prevé llevar a cabo inversiones en infraestructuras ferroviarias en 4 terminales estratégicas en los próximos años para impulsar el transporte ferroviario de mercancías en colaboración con el transporte por carretera y como parte de la actividad logística, estableciendo como objetivo principal la transferencia modal de mercancías de la carretera al ferrocarril, logrando una actividad económica más eficiente y sostenible.</p>		
<p>Estas terminales serían:</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vicálvaro en Madrid</li> <li>• La Llagosta en Barcelona</li> <li>• Fuente de San Luis en Valencia</li> <li>• Júndiz en Álava</li> </ul>		
<p>En dos de ellas se da la circunstancia de tener que migrar de otra terminal existente que ha quedado insuficiente y sin posibilidad de crecimiento. Las cuatro necesitan ampliar las funcionalidades actuales para ir a un modelo donde converjan la terminal intermodal con la zona logística, además de otros servicios complementarios y auxiliares del transporte, la mercancía y las empresas y trabajadores.</p>		

Las cuatro terminales se encuentran incluidas en los instrumentos de planificación que vinculan al MITMA como son la Red Transeuropea de Transporte -Red TEN-T-, desarrollada en los Reglamentos (UE) 1315/2013 y 1316/2013, donde se detallan con concreción las Terminales intermodales ferroviarias (Rail Road Terminal -RRT), el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024 y la Estrategia Logística de España.

#### Características de las inversiones

- Las terminales serán de acceso público.
- El operador de la terminal será seleccionado de acuerdo a la normativa reguladora en materia de contratación pública, asegurando un procedimiento abierto, transparente y competitivo.

#### **Accesos ferroviarios exteriores a los puertos y terminales españolas (403 M€)**

Como parte de la estrategia para el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, se apuesta por la intermodalidad ferroportuaria mediante la ejecución de inversiones destinadas a la construcción y mejora de los accesos ferroviarios exteriores a distintos puertos, de tal forma que se posibilite su conexión con el resto de la red ferroviaria y los principales corredores ferroviarios europeos. Estas actuaciones de accesibilidad terrestre a los puertos se desarrollan, con carácter general, mediante convenios entre las correspondientes Autoridades Portuarias y ADIF.

Además, con el mismo objetivo de potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril y hacerlo más competitivo, se incluyen actuaciones clave para la mejora de diversas terminales intermodales y logísticas, así como la implementación en distintos puntos de la red apartaderos de 750 metros.

Entre las actuaciones incluidas en el Plan destacan:

- Acceso ferroviario al Puerto de A Coruña
- Acceso ferroviario al puerto de Castellón
- Adaptación y remodelación de la instalación logística de Can Tunis (Barcelona)
- Mejora de la terminal de Orduña (Bizkaia)
- Adaptación de la instalación logística de Lezo (Gipuzkoa)
- Mejora de la terminal de Muriedas (Santander)
- Renovación de la terminal de Escombreras (Murcia)
- Construcción de apartaderos de 750 metros.

En el importe de las dos líneas de inversión se incluye una partida de en torno a 8 millones de euros relacionados con los gastos necesarios de ADIF para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea, exclusivamente durante el periodo de ejecución del Plan.

#### **Accesos por carretera exteriores a los puertos (43 M€)**

Al igual que en el caso anterior se incluyen inversiones directas en la construcción y mejora de accesos terrestres a puertos, en este caso por carretera. En particular se incluye la siguiente actuación:

- Acceso sur al Puerto de Algeciras

En línea con todo lo anterior, se prevé haber completado actuaciones en **12 terminales intermodales y logísticas y accesos a puertos**, con el objetivo principal de impulsar el transporte ferroviario de mercancías.

- **Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de los puertos. Inversión prevista: 306M€**

Puertos del Estado, a través de las Autoridades Portuarias, realizará un programa de actuaciones para mejorar la accesibilidad interior y la sostenibilidad ambiental y energética de las infraestructuras portuarias.

#### **Accesibilidad interior de los puertos (177 M€)**

En materia de accesibilidad contamos **19 proyectos diferenciados en Autoridades Portuarias** que presentan toda una serie de obras de acceso ferroviario incluyendo trabajos de remodelación y mejora, así como obras de nuevo acceso y de mejora del tránsito interno en los puertos, mediante la adaptación o adecuación de las infraestructuras que dan continuidad a sus accesos terrestres externos.

A fin de categorizar la contribución ambiental (climate tagging) de la inversión en accesibilidad interna de los puertos, señalar que de los 43 puertos que componen el sistema portuario español, 39 pertenecen a la Red Ten-T, tanto a la red global como a la básica, y que sólo el 1% de la presente inversión se destinará a puertos que no se ubican en dicha red.

Por ello, se opta por clasificarlo bajo la categoría “064 - Newly built or upgraded railways - TEN-T core network” con una contribución del 100%.

- **Sostenibilidad (129 M€)**

En cuanto a la sostenibilidad, se incluyen proyectos en las 28 Autoridades Portuarias entre los que destacan obras de saneamiento, infraestructura eléctrica, climatización o eficiencia en las redes de suministro y alumbrado entre otras, impulsando el plan de “Puertos Verdes”. Las Autoridades Portuarias que contemplan actuaciones de accesibilidad y sostenibilidad son:

A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol San-Cibrao, Gijón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Melilla, Motril, Pasaia, Santacruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, Vilagarcía de Arousa y Marín y Ría de Pontevedra, todos pertenecientes a la RTE-T salvo los dos últimos que por sus especiales necesidades también se les ha incluido.

A continuación, se presentan algunas de las principales tipologías de actuaciones que se incluyen dentro de este apartado, relacionadas con la mejora de la calidad del aire, de las aguas y de los recursos naturales asociados a la infraestructura:

- Adecuación de sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua
- Planes de mejora de calidad del aire
- Instalación de redes de energía más eficientes
- Instalaciones de energía solar fotovoltaica
- Renovación de redes de alumbrado e instalación de tecnología LED
- Sistemas de control de consumo eléctrico

- Renovación de sistemas de transformación

### **Impacto sobre la igualdad de género**

Todas las actuaciones incluidas en la inversión seguirán los principios de igualdad de género que enuncia la EMSSC en la línea de actuación 8.4, “La Mujer en el Sector del Transporte y la Movilidad”.

Los planes y acciones de **ADIF y ADIF AV** para poner en práctica estos principios son los ya comentados en las inversiones C6I1 y C6I2, a través de

- El II Convenio colectivo de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF Alta Velocidad
- El II Plan de Igualdad de ADIF
- El I Plan de Igualdad de ADIF Alta Velocidad
- El Código Ético de ADIF y ADIF AV
- El pliego de cláusulas administrativas para la contratación

Los planes y acciones de **Puertos del Estado** para poner en práctica estos principios son:

El **Marco Estratégico del sistema portuario** (actualmente en fase de redacción avanzada) incluye un objetivo general de gestión denominado ‘ser inclusivos e impulsar la igualdad’ dentro de la línea estratégica 16 relativa a la ampliación y mejora continua del capital humano, que dice así:

*Igualdad de género. Pese a haberse experimentado leves avances en el sistema portuario, la presencia de la mujer en las plantillas de los Organismos Portuarios todavía se sitúa en cuotas muy bajas, ya sea para ocupar puestos directivos o de alta responsabilidad, o en ciertos segmentos de actividad como la ejecución de obras y servicios de vigilancia y policía. Toda acción efectiva – y no meramente testimonial –, por lograr la debida equiparación entre hombres y mujeres debe ser considerada prioritaria. Se considera como tal equiparación cuando ningún sexo tiene una proporción inferior al 40% ni superior al 60%.*

La meta de Paridad de género equilibrada en todos los niveles del sistema portuario de interés general se fija para 2030.

### **Impacto sobre la accesibilidad universal**

Todas las actuaciones incluidas en la inversión seguirán los principios de accesibilidad universal que enuncia la EMSSC en la línea de actuación 1.5, “Accesibilidad Universal”.

Los planes y acciones de **ADIF y ADIF AV** para poner en práctica estos principios son los ya comentados en la inversión C6I1, destacando el **servicio ATENDO**.

Los planes y acciones de **Puertos del Estado** para poner en práctica estos principios son los siguientes:

El Organismo suscribió el “**Convenio de colaboración entre Puertos del Estado y el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) en materia de mejora de las condiciones de accesibilidad en el ámbito portuario**”. Dentro de este marco de colaboración se han desarrollado y puesto en práctica iniciativas tendentes a la mejora de las condiciones de accesibilidad en los puertos, tales como la redacción del “Manual técnico de accesibilidad en el ámbito portuario”, la realización de auditorías de situación en diversos

puertos o la difusión al conjunto del Sistema portuario de titularidad estatal de los resultados y conclusiones obtenidas durante dichos procesos.

Ambos organismos también han firmado un “**Protocolo General de Actuación**” con el objetivo fundamental de establecer un marco común entre las partes determinando los términos de la colaboración entre Puertos del Estado y CERMI. Dicha colaboración está enfocada en planificar, definir y poner en práctica iniciativas que redunden en una mejora de las condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida dentro de los recintos que conforman el Sistema Portuario de Titularidad Estatal, en el ámbito de competencias que corresponde a Puertos del Estado.

En este contexto, y como elemento más relevante, Puertos del Estado, en cumplimiento de las funciones que le son propias recogidas en el artículo 18.1.a) del TRLPEMM, ha incluido en los respectivos Planes de Empresa 2019 (y siguientes) de las Autoridades Portuarias el objetivo de redacción de un “**Plan de Accesibilidad en el entorno portuario**” cuyo propósito fundamental resulta ser el de garantizar que todos los espacios abiertos al público sean accesibles con arreglo a las condiciones básicas de no discriminación y accesibilidad universal, tal y como marca el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de la Personas con Discapacidad y de su inclusión Social aprobado mediante RDL 1/2013, de 29 de noviembre.

<p>b) Evidencia, análisis y datos que motiven la necesidad de la inversión</p>	<p>Esta inversión está basada en la recomendación específica de país (CSR) 2019.3.3 Centrar la política económica de inversión en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías. En efecto, la medida está enfocada al desarrollo de los accesos ferroviarios a los puertos, principal puerta de entrada y salida de nuestras mercancías con el exterior y al desarrollo y modernización de las terminales intermodales y logísticas para la expedición/recepción y distribución de las mercancías por ferrocarril.</p> <p>Esta inversión se alinea con la reforma <b>C6R1 Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada</b> que en su <b>Eje 6 “Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes”</b> plantea cuatro líneas de actuación, siendo la segunda de ellas: <i>“Impulso de una Política de Intermodalidad y Desarrollo de Tilos (Terminales Intermodales y Logísticas)”</i>.</p> <p>Por otra parte, esta inversión también está conectada con la reforma <b>C6R3 Estrategia Indicativa Ferroviaria</b> ya que esta será el instrumento normativo regulador de la planificación y la inversión en infraestructuras ferroviarias de España.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, se estima motivada la necesidad de la inversión.</p>
<p>c) Colectivo objetivo de la inversión</p>	<p>Con carácter específico, la medida está dirigida a todos los actores que participan en la cadena logística del sector del transporte de mercancías. Con carácter más general, se dirige también a las empresas y a la población en su conjunto, por contribuir a disponer</p>

	<p>de un sistema de transporte eficiente, competitivo, ambientalmente sostenible y, muy importante, más resiliente al cambio climático y al abastecimiento en momentos de pandemias como la actual</p>
d) Implementación de la inversión	<p>Las actuaciones previstas tanto en terminales, puertos, como en los accesos a éstos, se llevarán a cabo contratando y ejecutando las obras o instalaciones para las que ya se dispone del correspondiente proyecto o está en elaboración en este momento.</p> <p>Las actuaciones de accesibilidad terrestre a los puertos se desarrollan, con carácter general, mediante convenios entre las correspondientes autoridades portuarias y ADIF, mientras el desarrollo de las terminales se hace, también con carácter general, mediante convenios con las instituciones autonómicas y/o locales y las autoridades portuarias en su caso.</p> <p>El resto de las actuaciones de la medida se llevarán a cabo directamente por los responsables y propietarios de la red ferroviaria, los puertos o las terminales. Entre estas actuaciones se incluyen, además de las de accesibilidad y modernización y mejora, otras relacionadas con la sostenibilidad.</p>
e) Administración ejecutora	<p>La ejecución de las actuaciones se realiza por el titular del activo, bien sea este una línea ferroviaria, una instalación portuaria o una terminal. En los casos en los que se desarrolle en base a un convenio la ejecución se realizará de acuerdo con lo previsto en éste.</p>
f) Tamaño y naturaleza de la inversión	<p>La inversión prevista asciende a 975.000.000 €, siendo toda ella pública.</p> <p>Como ya se ha detallado previamente, este importe incluye una gran variedad de actuaciones (inversiones) específicas de distinta naturaleza y en distintas líneas y geografías.</p>
g) Calendario de implementación de la inversión	<p>El calendario de ejecución previsto va desde febrero de 2020 hasta agosto de 2026.</p> <p>Las distintas actuaciones incluidas en este Componente se han seleccionado cumpliendo con todos los criterios de elegibilidad detallados por la Comisión, implementación (inicio de ejecución) y costes se inicien después de febrero de 2020 y cuyo ejecución y finalización sea efectiva antes de agosto de 2026.</p>
h) Ayudas de Estado	<p>La presente inversión se subdivide en 3 líneas de actuación diferenciadas, para cada una se ha realizado un análisis independiente de Ayuda de Estado que se presenta a continuación:</p>

**Línea de actuación 1. Desarrollo de terminales intermodales y logísticas (TILOS) estratégicas en la red ferroviaria de interés general.**

El MITMA prevé desarrollar varias terminales estratégicas que por necesidad deben estar operativas con estándares de capacidad suficiente en los próximos años. El objetivo es impulsar el transporte ferroviario de mercancías en colaboración con el transporte por carretera como parte de la actividad logística, estableciendo como objetivo principal la transferencia modal de mercancías de la carretera al ferrocarril, logrando una actividad económica segura y sostenible mediante la reducción de costes externos.

Las terminales se encuentran incluidas en los instrumentos de planificación que vinculan al MITMA y que son los siguientes:

- La planificación establecida en la Red Transeuropea de Transportes -Red TEN-T-, desarrollada en los Reglamentos (UE) 1315/2013 y 1316/2013, de 11 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo-, donde se detallan con concreción las Terminales intermodales ferroviarias (Rail Road Terminal -RRT) que están vinculadas con sus correspondientes zonas de actividad logística y productiva, y sus accesos ferroviarios y viarios. Madrid y Barcelona aparecen en la red básica, mientras que Fuente de San Luis (Valencia) y Júndiz (Vitoria-Gasteiz) acaban de ser incluidas en la red global.

Estas terminales son las que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional y su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.

De acuerdo a la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, estas terminales estratégicas pertenecen a la **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)**. Esta red comprende las líneas, estaciones y terminales **que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado** o cuya **administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte**, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

Debido a su pertenencia a la RFIG, **la competencia para la administración de estas terminales recae el administrador**

**general de infraestructuras ferroviarias**, correspondiéndole ejercer las siguientes funciones en relación a estas:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción, y la ejecución de las obras correspondientes.
- La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos.
- La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

Características de las inversiones

- En el ejercicio de sus funciones, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias actuarán con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por sus estatutos y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la seguridad de los usuarios, la eficacia global del sistema ferroviario y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.
- En consecuencia, se considera que su pertenencia a la RFIG asegura que estas infraestructuras están a disposición de cualquier potencial usuario en condiciones de igualdad y no discriminatorias.

- **Existencia de Ayuda de Estado en el marco del Artículo 107.1 TFUE**

De acuerdo con el Artículo 107.1 TFUE **NO** se considera que las actuaciones que componen la presente inversión constituyan ayuda de estado, puesto que no afecta a los intercambios comerciales entre los estados miembros y no falsea o amenaza con falsear la competencia.

Según la guía recientemente publicada por la Comisión Europea denominada “low emission transport modes”:

En el caso específico de proyectos de infraestructuras, la Comisión considera que:

- La financiación pública de la construcción de ferrocarriles / puertos interiores / infraestructuras de transporte combinado no

afecta a los intercambios comerciales entre los Estados Miembros y no falsea la competencia, siempre que la infraestructura se ponga a disposición de los potenciales usuarios en condiciones de igualdad y no discriminación y la financiación no es utilizada para la subvención cruzada de otras actividades económicas, incluyendo la operación de las infraestructuras.

### **Línea de actuación 2. Construcción y mejora de accesos terrestres a puertos**

La presente inversión tiene como objeto la construcción y mejora de accesos terrestres, principalmente ferroviarios, a puertos marítimos. Las inversiones en accesos a puertos se desarrollan, con carácter general, mediante convenios entre las correspondientes Autoridades Portuarias y ADIF.

La inversión será 100% de capital público, realizada por el MITMA a través de la entidad competente y el instrumento de colaboración correspondiente, según el caso.

Las actuaciones de accesibilidad terrestre en puertos se centrarán en la ejecución de las obras necesarias en el exterior del puerto o terminal que permitan su conexión por carretera y con la Red Ferroviaria de Interés General.

- **Existencia de Ayuda de Estado en el marco del Artículo 107.1 TFUE**

De acuerdo con el Artículo 107.1 TFUE **NO** se considera que las actuaciones que componen la presente inversión constituyan ayuda de estado, puesto que no afecta a los intercambios comerciales entre los estados miembros y no falsea o amenaza con falsear la competencia.

Según la guía recientemente publicada por la Comisión Europea denominada “low emission transport modes”:

En el caso específico de proyectos de infraestructuras, la Comisión considera que:

- La financiación pública de la construcción de ferrocarriles / puertos interiores / infraestructuras de transporte combinado no afecta a los intercambios comerciales entre los Estados Miembros y no falsea la competencia, siempre que la infraestructura se ponga a disposición de los potenciales usuarios en condiciones de igualdad y no discriminación y la financiación no es utilizada para la subvención cruzada de otras actividades económicas, incluyendo la operación de las infraestructuras.

En el caso de los accesos a puertos de interés general, su pertenencia al RFIG asegura que estas infraestructuras están a disposición de cualquier potencial usuario en condiciones de

igualdad y no discriminatorias, y que la titularidad de estas infraestructuras corresponde a un organismo público como ADIF.

**Línea de actuación 3. Actuaciones de mejora de la sostenibilidad ambiental en puertos.**

Puertos del Estado, a través de las Autoridades Portuarias, realizará un programa de actuaciones para mejorar la accesibilidad, sostenibilidad ambiental y energética, digitalización y seguridad de las infraestructuras portuarias.

Por un lado, se desarrollarán actuaciones de mejora de la accesibilidad y tránsito interno en los puertos mediante la adaptación o adecuación de las infraestructuras que dan continuidad a sus accesos terrestres externos, y por otro lado se impulsará el plan de “Puertos Verdes” basado en iniciativas de sostenibilidad, digitalización y seguridad.

Las principales actuaciones del programa se centrarán en la mejora de la calidad del aire, de las aguas y de los recursos naturales asociados a la infraestructura, destacando las siguientes:

- Adecuación de sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua
- Instalación de redes de energía más eficientes
- Instalaciones de energía solar fotovoltaica
- Renovación de redes de alumbrado e instalación de tecnología LED
- Sistemas de control de consumo eléctrico
- Renovación de sistemas de transformación

Inversión 100% de capital público realizada por las Autoridades Portuarias.

- **Existencia de Ayuda de Estado en el marco del Artículo 107.1 TFUE**

El artículo 107.1 TFUE establece:

“Artículo 107

1. Salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.”

Se considera que un proyecto ha recibido Ayuda de Estado si la ayuda reúne las siguientes condiciones: (i) la ayuda ha sido concedida por el Estado o mediante fondos estatales; (ii) la intervención favorece a determinadas empresas, es decir,

	<p>confiere una ventaja al beneficiario de forma selectiva; (iii) la ayuda afecta a los intercambios comerciales entre los Estados Miembros; (iv) falsea o amenaza con falsear la competencia.</p> <p>De acuerdo con el Artículo 107.1 TFUE <b>NO</b> se considera que estas medidas sean ayuda de estado, puesto que (iii) no afecta a los intercambios comerciales entre los estados miembros y (iv) no falsea o amenaza con falsear la competencia.</p>
--	--

C6.14	Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
a) Descripción de la inversión		
<p>Esta medida, alineada con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, se va a ejecutar tomando como referencia el programa de trabajo y las convocatorias del “Mecanismo Conectar Europa (CEF)” para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Tiene como objetivo mejorar la eficiencia del sistema de transporte mediante la digitalización e introducción de nuevas tecnologías en el sector, y el apoyo a los medios de transporte más sostenibles, en particular al ferrocarril.</p> <p>La medida incluye 6 líneas de actuación puestas en práctica mediante 15 medidas, que se aplican como subvenciones en concurrencia competitiva con porcentajes de cofinanciación que van desde el 30 hasta el 50%.</p> <p>Este Programa de Apoyo, estructurado mediante un conjunto de 15 medidas, establece 3 tipos de instrumentos de ayuda:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <b>Ayudas en concurrencia competitiva:</b> 13 de las 15 medidas establecidas en el Programa de Apoyo se concederán mediante un procedimiento de concurrencia competitiva en el que se garanticen los principios de libertad de acceso, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato. El crédito asignado para este conjunto de <b>13 medidas</b> es de <b>460 millones de euros</b>.</li> <li>b. <b>Ayudas en concurrencia simple:</b> la medida 5, “Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda”, establece un ECOINCENTIVO proporcional al mérito incentivado, que es el ahorro unitario (€/t-km) de costes externos generados por el transporte ferroviario y marítimo con respecto al transporte por carretera. El ECO-INCENTIVO tiene un crédito asignado de <b>120 millones de euros</b>.</li> <li>c. <b>Transferencia a las Comunidades Autónomas:</b> la medida 15, “Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local”, se hará efectiva mediante dos actividades diferenciadas: “Digitalización de servicios administrativos y transporte a la</li> </ol>		

demanda” y “Digitalización de empresas de transporte”, cuya administración gestora serán las Comunidades Autónomas. Esta medida tiene un crédito asignado de **220 millones de euros**.

Convocatorias y transferencias	Importe (M€)	Beneficiarios
1. Convocatoria en <b>concurrencia competitiva</b> a empresas	460	Empresas privadas y públicas
2. Convocatoria en <b>concurrencia simple</b> a las empresas del sector (Ecoincentivos)	120	Empresas privadas y públicas
3. Transferencias a las <b>Comunidades Autónomas</b>	220	CCAA y empresas

A continuación, se detallan cada una de las 15 líneas incluidas en el programa:

#### **Línea de actuación 1. Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías – 45 millones €**

La presente línea de actuación presentará una serie de medidas concretas para cumplir los objetivos de fomento de la interoperabilidad en el transporte ferroviario de mercancías. Dentro de esta línea de actuación se estudian las siguientes medidas:

1. Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.
2. Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs) adoptadas por la Directiva 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario.  
Sistemas de reducción de ruido en material rodante  
Adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo  
Instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías
3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.

#### **Línea de actuación 2. Fomento de la intermodalidad del transporte -195 millones €**

La presente línea de actuación tiene como objeto impulsar la transferencia modal del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. En este sentido, se presentarán una serie de medidas concretas para cumplir los objetivos de fomento de la intermodalidad en el transporte ferroviario de mercancías:

4. Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.

Dada la posible complejidad de los proyectos que resultarán para esta línea de ayudas específica, se aclara lo siguiente:

La proporcionalidad e intensidad de las ayudas se evaluará en base a los resultados del análisis coste-beneficio de cada propuesta, en línea con la práctica habitual del programa CEF. En todo caso, la intensidad máxima será del 40%, de acuerdo con los principios para la coordinación de los transportes, tal y como se señala en el capítulo 6 de las guías para empresas ferroviarias. Asimismo, se está estudiando la posibilidad de proporcionar líneas de financiación adicionales a través del Instituto de Crédito

Oficial, lo que reforzará la capacidad financiera de los solicitantes, la garantía de cumplimiento de los compromisos y la capacidad de supervisión de los proyectos.

En relación con los costes subvencionables de cada proyecto, cabe remarcar que las inversiones en equipamiento de los cargaderos y terminales serán elegibles si están estrictamente relacionadas con la infraestructura y la actividad del transporte de mercancías (tales como sistemas de seguridad y señalización). No obstante, quedarán excluidas de los costes de inversión elegibles la maquinaria de carga y descarga de vagones o todas las actuaciones de carácter auxiliar no directamente relacionadas con la actividad, como talleres, almacenes, naves etc.

En cuanto a la actividad de las infraestructuras a ejecutar mediante la presente línea de ayuda, cabe hacer una doble clasificación; podrán desarrollarse cargaderos de uso exclusivamente privado por parte del beneficiario para la carga y transporte de sus productos (de forma similar a los esquemas SA-46720, SA-54102 or SA-56001) o terminales promovidas por un agente privado pero que prestarán servicio en abierto a los usuarios solicitantes a cambio de una tarifa concreta.

En ambos casos, el acceso a la financiación se hará de acuerdo a un proceso de competencia competitiva regulado que garantizará la publicidad, la igualdad de trato y no discriminación de los solicitantes.

En los casos de terminales de acceso público, las ayudas se condicionarán a la prestación del servicio por parte del beneficiario a los usuarios potenciales en condiciones de igualdad, no discriminación y bajo tarifas de mercado.

5. Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda

Por la singularidad de la medida de ECO-INCENTIVOS, se desarrolla a continuación un resumen del esquema planteado.

Medida basada en el antecedente metodológico “Towards a common EU approach on eco-incentive measures for the development of sustainable freight transport services in the TEN-t”. Acción CEF coordinada por ES junto a FR, IT y PT (Ref nº 2014-EU-TM-0544-S).

El principio general es incentivar el desarrollo y uso de servicios de transporte de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos. Los objetivos de los esquemas propuestos son consolidar e incrementar la cuota modal del transporte ferroviario y marítimo, mejorando su desempeño ambiental.

El mérito incentivado es el ahorro de costes externos de los modos ferroviario y marítimo respecto del modo carretera. No es una ayuda para reembolsar costes internos (de inversión o de explotación) de las empresas. Los factores de coste externo considerados, por un lado, los ambientales: Efecto invernadero (CO<sub>2</sub> eq.) y Contaminación atmosférica (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas); y por otro los socioeconómicos: Congestión, Accidentalidad y Ruido.

De esta manera, el coste subvencionable será el coste externo ahorrado. El pago será *ex post* (posterior a devengo), y la monetización se basará en el “Manual de costes externos del transporte de la Comisión Europea (versión de junio de 2019)”.

Valores de coste medio para cada uno de los factores de coste externo considerados. El ECOINCENTIVO se define de forma proporcional al mérito incentivado. El mérito incentivado se refiere al ahorro unitario (€/t-km) de costes externos generados por el transporte ferroviario y marítimo con respecto al transporte por carretera.

En el caso del sector ferroviario, al tratarse de una ayuda de choque, se canalizará directamente a través de las empresas ferroviarias que prestan los servicios de transporte en el mercado objetivo (ayudas a la oferta).

En el caso de los ecoincentivos marítimos, será una ayuda a la demanda, dirigida a los usuarios de los servicios de transporte marítimo de carga rodada que demuestren un ahorro de costes externos, y la ayuda será proporcional al mérito socioambiental generado por el uso de los servicios marítimos.

### **Línea de actuación 3. Modernización de material ferroviario de mercancías - 125 millones €**

Esta línea de actuación establece subvenciones a empresas privadas para la adquisición, renovación o adecuación de material rodante destinado al transporte ferroviario de mercancías. Se establecen las siguientes medidas:

6. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias.
7. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad.

### **Línea de actuación 4. Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado – 56,5 millones €**

La presente línea de actuación presenta una serie de medidas concretas para cumplir los objetivos para un transporte por carretera seguro, sostenible y conectado:

8. Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información (Reglamento Delegado (UE) Nº 885/2013).
9. Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.
10. Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos (GNL, GNC, Hidrógeno) para vehículos pesados en la red de carreteras.

Los criterios de elegibilidad de esta medida asegurarán el cumplimiento del DNSH de los proyectos beneficiarios cuyo objeto sea la construcción de infraestructuras de suministro de combustibles alternativos, garantizando que también permitan en el momento de su construcción el suministro de gases renovables y bajos en carbono.

**11. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores**

En lo que respecta a las medidas 10 y 11 desde el punto de vista de su impacto medioambiental hay que considerar lo siguiente:

- El reparto modal del transporte de mercancías en España (nacional + internacional) en el año 2018 se caracterizó por el incremento de la cuota modal de la carretera (modo predominante) hasta alcanzar el 73,6%, continuando con la tendencia creciente que viene experimentando desde el año 2014.
- El sector del transporte es el responsable en España del 26,1% de las emisiones de gases de efecto invernadero, y en particular la carretera es responsable de más del 93% de aquellas.
- El artículo 19 del Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte considera “prioritarios los siguientes elementos [...] c) la introducción de las nuevas tecnologías y la innovación para fomentar el transporte hipocarbónico.

De esta manera, ambas medidas de la presente línea de ayudas contribuirán en la reducción de la emisión de GEI por parte del sector de mercancías por carretera.

**Línea de actuación 5. Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo - 111 millones €**

El objetivo general de la presente línea de actuación es garantizar sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, contribuyendo a la preparación para los futuros flujos de transporte previstos, así como permitir la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías innovadoras, hipocarbónicas y energéticamente eficientes, optimizando asimismo la seguridad. La línea de actuación presenta las siguientes medidas:

12. Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.  
 13. Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.

En referencia con estas dos medidas y desde el punto de vista de su potencial impacto medioambiental hay que tener en cuenta los siguientes aspectos:

En el ámbito marítimo no existe una alternativa al GNL como combustible de navegación en fase comercial de despliegue. El calendario más optimista del hidrógeno sitúa de 2030 en adelante la disponibilidad de esa tecnología en la movilidad marítima. Las medidas de apoyo al uso de GNL como combustible marítimo se plantean, por tanto, como medidas orientadas a reducir el uso de combustibles convencionales (derivados del petróleo), cuyo perjuicio medioambiental es significativamente mayor, incluido el relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por otro lado, el 15% de los pedidos de buques a nivel internacional son ya de GNL y se espera que la demanda de GNL como combustible, que en 2019 fue de 1 millón de toneladas, se multiplique por diez en 2025. La flota actual en operación es de alrededor de 200 buques y, en el caso de España, el nº de operaciones de suministro

a buques propulsados por GNL ha pasado de 58 en 2017 a más de 600 en 2020. Existe por tanto una evolución en la demanda que obliga a los puertos a acompañar un desarrollo de oferta de infraestructuras y servicios de suministro de GNL.

En este contexto, el Marco de Acción Nacional español de energías alternativas en el transporte, aprobado en el Consejo de Ministros de fecha 9 de diciembre de 2016 en cumplimiento de la Directiva 94/2014, incluyó medidas específicas para el desarrollo del mercado de bunkering de GNL y de su infraestructura asociada, entre las cuales se incluye la estrategia LNGHIVE2, que tiene por objeto promover el despliegue de inversiones relacionadas con el suministro o el consumo de GNL marino. Desde que se lanzaran los primeros proyectos de la estrategia en 2018, hasta hoy, se han promovido proyectos con una inversión total de alrededor de 300 M€, principalmente privada, incluyendo tanto infraestructura y equipos de suministro como buques consumidores propulsados con GNL. El Programa de Transporte Sostenible y Digital representa una oportunidad para incentivar la inversión que permita completar el despliegue de la estrategia.

La adopción del GNL como combustible marino supone un primer esfuerzo en la reducción de las emisiones gases de efecto invernadero y una gran reducción en los niveles de emisión de sustancias contaminantes locales del transporte marítimo, razón por lo cual ha contado hasta ahora con el apoyo de la Unión Europea. Además, los buques propulsados por GNL son una plataforma efectiva para el desarrollo de la demanda de combustibles alternativos neutros en carbono, como el biometano o gas natural sintético de origen renovable, al proporcionar puntos de consumo sin requerirse inversiones adicionales en infraestructuras o equipos consumidores, suponiendo un incentivo al desarrollo de estos combustibles neutros. De tal forma que las inversiones destinadas al desarrollo del mercado de bunkering de GNL, que hoy, ante la ausencia de otras alternativas a los derivados de petróleo, contribuyen de forma clara a la mitigación de efectos adversos para el medioambiente, puedan ser, a su vez, medidas catalizadoras de la transición hacia combustibles de cero o bajas emisiones.

Los criterios de elegibilidad de esta medida asegurarán el cumplimiento del DNSH de los proyectos beneficiarios cuyo objeto sea la construcción de infraestructuras de suministro de combustibles alternativos, garantizando que también permitan en el momento de su construcción el suministro de gases renovables y bajos en carbono.

#### **Línea de actuación 6. Digitalización del transporte - 47,5 millones €**

Esta línea de actuación se encuadra en las acciones de apoyo a las nuevas tecnologías y la innovación, incluida la automatización, la mejora de los servicios de transporte, la integración modal, incluidos los aspectos del desarrollo de la Movilidad como un Servicio (MaaS). Contempla la siguiente medida:

14. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.

#### **Transferencia a Comunidades Autónomas – 220 millones €**

Adicionalmente, se plantea la siguiente medida que será gestionada por las Comunidades Autónomas:

15. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local.

Esta medida se incluye las siguientes actividades diferenciadas:

- Digitalización de servicios administrativos y transporte a la demanda:
- Digitalización de servicios administrativos: Esta actividad promueve la digitalización de los servicios administrativos que se prestan por parte de las Comunidades Autónomas y Ceuta y Melilla en relación con el transporte de mercancías y viajeros por carretera o ferrocarril.
- Transporte a la demanda: Se incluyen los proyectos digitales necesarios para poder ofrecer un servicio de transporte a la demanda en el ámbito de competencia de las Comunidades Autónomas.
- Digitalización de empresas de transporte

Esta medida incluye la digitalización de empresas de transporte de mercancías y viajeros, excluidas las de titularidad municipal.

**Impacto sobre la igualdad de género**

En el Programa de Apoyo para un transporte sostenible y digital se establecen un grupo de actuaciones concretas para poner en práctica de manera efectiva las indicaciones establecidas por la línea de actuación 8.4, “*La Mujer en el Sector del Transporte y la Movilidad*” de la Estrategia (C6R1).

Aquellas propuestas que, por su naturaleza, supongan una oportunidad para impulsar la empleabilidad de la mujer en el sector del transporte y fomenten la igualdad de género en el sector, serán valoradas de acuerdo a los principios que la Estrategia establece.

**Impacto sobre la accesibilidad universal**

El Programa de Apoyo para un transporte sostenible y digital establece una serie de acciones concretas para poner en práctica las indicaciones establecidas por la línea de actuación 1.5, “*Accesibilidad Universal*” de la Estrategia (C6R1).

Aquellas propuestas que, por su naturaleza, tengan incidencia en la movilidad y accesibilidad de las personas, serán valoradas de acuerdo a los principios que la Estrategia establece.

<p>b) Evidencia, análisis y datos que motiven la necesidad de la inversión</p>	<p>Esta medida está basada en la EMSSyC y en la recomendación específica de país (CSR) “2019.3.3 Centrar la política económica de inversión en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías”. En efecto, la medida está enfocada, en colaboración con las empresas del sector, para su mejora en la <b>digitalización</b>, la <b>descarbonización y eficiencia energética</b>, y al <b>aumento del transporte ferroviario de mercancías</b>.</p>
--	---

	<p>También está alineada con la estrategia europea de movilidad sostenible e inteligente publicada en diciembre de 2020 que incluye, como una de sus iniciativas emblemáticas, la ecologización del transporte de mercancías defendiendo, entre sus puntos clave:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Que una parte considerable del 75 % del transporte interior que se realiza en la actualidad por carretera pase al ferrocarril y las vías navegables interiores.</li><li>- El marco existente para el transporte intermodal necesita una renovación sustancial y debe convertirse en una herramienta eficaz.</li><li>- La logística multimodal debe formar parte de esta transformación, dentro de las zonas urbanas y fuera de ellas.</li></ul> <p>En España la <b>Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (C6R1)</b> plantea en su <b>Eje 6 “Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes”</b> incrementar de forma efectiva el transporte ferroviario de mercancías que actualmente tiene en España cuotas significativamente inferiores a la media europea, así como impulsar una política de intermodalidad y velar por la transición justa para el sector transporte.</p> <p>Estas inversiones se enmarcan en el panorama actual en el que la cuota del ferrocarril en la movilidad interna de mercancías (en t-km) en España, no llega al 5%, alejada del 17% de media europea, lo que sitúa a nuestro país a la cola de los países con una mínima tradición ferroviaria en Europa. El volumen de mercancías por ferrocarril se encuentra estancado en niveles inferiores a los 30 millones de toneladas anuales, todavía alejados de los registrados en los años previos a la crisis financiera de los años 2008/09.</p> <p>Por otra parte, la inversión en <b>digitalización</b> da respuesta al <b>Eje 5 “Movilidad inteligente”</b> de la <b>EMSSyC (C6R1)</b> que desarrolla entre otras las siguientes líneas de actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Facilitación de la movilidad como servicio, datos abiertos y nuevas tecnologías para el análisis y optimización de la movilidad.</li><li>- Gestión inteligente de infraestructuras, terminales y estaciones.</li><li>- Automatización del transporte y la logística. Impulso a vehículos conectados y autónomos (automóvil, ferrocarril, buques) y a la utilización de Galileo en movilidad.</li><li>- Fomento de la I+D+i en movilidad.</li></ul>
--	---

	<p>El <b>Eje 4 “Movilidad de bajas emisiones”</b> de la <b>Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (C6R1)</b> plantea el desarrollo de fuentes de energías alternativas y sostenibles para el transporte (electrificación, hidrógeno, etc.), y el estímulo de los medios de transporte de bajas emisiones. Para ello, se centra en las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contratación pública ecológica de vehículos y servicios de transporte por carretera</li> <li>- Incentivos para la renovación del parque de vehículos de transporte por carretera</li> <li>- Renovación de la flota marítima y su equipamiento</li> <li>- Vehículos, maquinaria y equipos de bajas emisiones en las terminales aeroportuarias</li> <li>- Naves, vehículos, maquinaria y equipos de bajas emisiones en el entorno portuario</li> </ul> <p>Por último, a nivel europeo, en la estrategia de movilidad sostenible e inteligente, publicada en diciembre de 2020, de los diez ámbitos emblemáticos que aparecen definidos, el primero aboga por impulsar la adopción de vehículos de emisión cero, los combustibles renovables e hipocarbónicos y la infraestructura asociada.</p> <p>Particularmente, establece que el transporte aéreo y el transporte marítimo plantean mayores retos de descarbonización de cara a las próximas décadas, como consecuencia de la falta de tecnologías de emisión cero listas para comercializarse, los largos ciclos de desarrollo y de vida de las aeronaves y los buques, la considerable inversión en equipos e infraestructuras de repostaje que se requiere y la competencia internacional en estos sectores.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, se estima motivada la necesidad de la inversión.</p>
<p>c) Colectivo objetivo de la inversión</p>	<p>Con carácter específico la medida está dirigida a las empresas del sector del transporte, especialmente las de transporte ferroviario de mercancías. Pero también a las empresas y población en general, al contribuir a disponer de un sistema de transporte eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible.</p>
<p>d) Implementación de la inversión</p>	<p>El procedimiento para canalizar estas ayudas será la aprobación del programa mediante la norma correspondiente (Orden ministerial), que a su vez dé amparo jurídico a la correspondiente convocatoria de ayudas y seguimiento de ejecución de éstas.</p>

	<p>Estas convocatorias se publicarán en BOE y se les dará la publicidad necesaria. Cada uno de estos actos constituyen hitos normativos o administrativos de la medida.</p> <p>Una vez concedidas las ayudas se establecerá un sistema de seguimiento de las mismas, similar al que realiza la Comisión Europea con otras ayudas similares como las del Mecanismo Conectar Europa (CEF).</p>
<p>e) Administración ejecutora</p>	<p>La elaboración del programa de ayudas y su ejecución corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, salvo las actuaciones de digitalización en empresas de carácter regional o local que serán desarrolladas por las CCAA. Podrán solicitar subvenciones instituciones o empresas privadas o públicas del sector transporte que reúnan los requisitos necesarios para cada tipo de proyecto del programa.</p> <p>Los fondos se canalizarán a través de la aprobación de las bases de la convocatoria mediante normativa correspondiente y su posterior concesión mediante resolución a los proyectos seleccionados.</p>
<p>f) Tamaño y naturaleza de la inversión</p>	<p>La inversión prevista es de <b>800.000.000 €</b> públicos con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. El reparto de este importe total entre las 14 medidas detalladas se ha realizado en función de la demanda potencial.</p> <p>Este Programa de Apoyo, estructurado mediante un conjunto de 15 medidas, establece 3 tipos de instrumentos de ayuda:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Ayudas en concurrencia competitiva:</b> 13 de las 15 medidas establecidas en el Programa de Apoyo se concederán mediante un procedimiento de concurrencia competitiva en el que se garanticen los principios de libertad de acceso, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato. El crédito asignado para este conjunto de <b>13 medidas</b> es de <b>460 millones de euros</b>.</li> <li>2. <b>Ayudas en concurrencia simple:</b> la medida 5, “Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda”, establece un ECOINCENTIVO proporcional al mérito incentivado, que es el ahorro unitario (€/t-km) de costes externos generados por el transporte ferroviario y marítimo con respecto al transporte por carretera. El ECO-INCENTIVO tiene un crédito asignado de <b>120 millones de euros</b>.</li> </ol>

	<p><b>3. Transferencia a las Comunidades Autónomas:</b> la medida 15, “Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local”, se hará efectiva mediante dos actividades diferenciadas: “Digitalización de servicios administrativos y transporte a la demanda” y “Digitalización de empresas de transporte”, cuya administración gestora serán las Comunidades Autónomas. Esta medida tiene un crédito asignado de <b>220 millones de euros</b>.</p> <p>Así mismo, cabe destacar que esta inversión actuaría como elemento tractor de inversiones de empresas privadas que aportarían una inversión por un valor estimado de otros 1.200.000.000 €,<sup>2</sup> con lo que la inversión total ascenderá a 2.000.000.000 €.</p>
<p>g) Calendario de implementación de la inversión</p>	<p>El calendario de ejecución previsto va desde la aprobación de las bases y convocatoria del programa, previsto para el 2022, hasta agosto de 2026 en el que se liquiden los créditos correspondientes. Las actuaciones seleccionadas para el programa de ayudas incluirán aquellas que cuenten con una madurez suficiente que permitan su ejecución lo antes posible y siempre dentro de los plazos límites previstos en el Plan.</p>
<p>h) Ayudas de Estado</p>	<p>La presente inversión se subdivide en 6 líneas de actuación diferenciadas, para cada una se ha realizado un análisis independiente de Ayuda de Estado. El resumen sobre las conclusiones se indica a continuación:</p> <p><u>Línea de actuación 1. Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considera ayuda de estado y se analiza como esquema conjunto.</li> <li>• Requiere notificación             <ul style="list-style-type: none"> <li>- No cumple régimen de Minimis o Reglamento de exención por categorías GBER</li> </ul> </li> <li>• Es compatible con el mercado interior             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art 93. TFUE, Directrices ayudas empresas ferroviarias</li> </ul> </li> </ul> <p>Para el caso de la medida 3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras, dada su singularidad con respecto al resto del esquema de interoperabilidad, se aclara:</p> <p><u>Empleando como referencia la notificación SA.55353, se aplicará para su notificación la sección 6.4 de las guías para</u></p>

<sup>2</sup> Estimado tomando como referencia una cofinanciación media del 40%, como intensidad de ayuda media establecida por el marco normativo comunitario para ayudas de este tipo

	<p><u>empresas</u>, y en base al punto 107 de estas Directrices, se analizará directamente en virtud del artículo 93 del TFUE (antiguo artículo 73) y se considerará el “Marco de ayudas de estado para la investigación, el desarrollo y la innovación”</p> <p><u>Línea de actuación 2. Fomento de la intermodalidad del transporte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considera ayuda de estado y se analiza como esquema conjunto.</li> <li>• Requiere notificación             <ul style="list-style-type: none"> <li>- No cumple régimen de Minimis o Reglamento de exención por categorías GBER</li> </ul> </li> <li>• Es compatible con el mercado interior             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art 93. TFUE, Directrices ayudas empresas ferroviarias</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Línea de actuación 3. Modernización de material ferroviario de mercancías</u></p> <p>6. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considera ayuda de estado.</li> <li>• Requiere notificación             <ul style="list-style-type: none"> <li>- No cumple régimen de Minimis o Reglamento de exención por categorías GBER</li> </ul> </li> <li>• Es compatible con el mercado interior             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art 93. TFUE, Directrices ayudas empresas ferroviarias</li> </ul> </li> </ul> <p>Atendiendo a observaciones formuladas por la Comisión para esta medida concreta, cabe señalar:</p> <p>Consideramos que la presente línea de ayudas debe analizarse bajo la regulación del artículo 93 de TFUE. Esta posición se adopta tras analizar la guía “Other low emisión transport modes”, que en su considerando 59 establece: La ayuda para la coordinación de los transportes puede ser otorgada también a otros operadores en sectores de transporte terrestre y fluvial, y en concreto, a operadores de servicios de transporte combinado directamente atendiendo a lo establecido por el artículo 93 del TFUE, con objeto de reducir las emisiones de GEI. En esos casos, la Comisión ha aplicado por analogía los principios de coordinación de los transportes como establece el capítulo 6 de las guías para empresas ferroviarias.</p>
--	---

	<p>En este sentido, consideramos que el análisis de proporcionalidad de la ayuda sigue dichos principios estando en el 50% establecido en la sección 6.3 de las citadas guías.</p> <p>La línea de actuación ha sido analizada en su conjunto como parte del objetivo de interés común que persiguen el resto de medidas del programa: El análisis muestra que la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías representa menos del 2% del total de toneladas transportadas en España, lo que se identifica claramente como un fallo del sistema de transportes. El objetivo de interés común para el modo ferroviario es su impulso mediante el presente programa de ayudas y en concreto, esta medida como uno de sus pilares fundamentales.</p> <p>7. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno, o la electricidad.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se considera ayuda de estado.</li><li>• No requiere notificación<ul style="list-style-type: none"><li>- Exención de notificación por Art 36. GBER</li></ul></li></ul> <p><u>Línea de actuación 4. Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se considera ayuda de estado.</li><li>• Requiere notificación<ul style="list-style-type: none"><li>- No cumple régimen de Minimis o Reglamento de exención por categorías GBER</li></ul></li><li>• Es compatible con el mercado interior<ul style="list-style-type: none"><li>- Art 107.3b TFUE.</li></ul></li></ul> <p>10. Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se considera ayuda de estado.</li><li>• Requiere notificación<ul style="list-style-type: none"><li>- No cumple régimen de Minimis o Reglamento de exención por categorías GBER</li></ul></li><li>• Es compatible con el mercado interior<ul style="list-style-type: none"><li>- Art 107.3b TFUE.</li></ul></li></ul> <p><u>Línea de actuación 5. Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se considera ayuda de estado.</li><li>• No requiere notificación<ul style="list-style-type: none"><li>- Exención de notificación por Art 36. GBER</li></ul></li></ul> <p><u>Línea de actuación 6. Digitalización del transporte</u></p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considera ayuda de estado.</li> <li>• Requiere notificación             <ul style="list-style-type: none"> <li>- No cumple régimen de Minimis o Reglamento de exención por categorías GBER</li> </ul> </li> <li>• Es compatible con el mercado interior             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art 93. TFUE</li> </ul> </li> </ul>
--	--

#### 4. Autonomía estratégica y seguridad

Las reformas e inversiones propuestas en esta componente contribuyen a construir una Unión Europea más resiliente, y el fomento de su autonomía estratégica, mediante la reducción de la dependencia energética del sector transporte para con los combustibles fósiles.

Esta componente se alinea estratégicamente con la descarbonización de la Unión, buscando una Europa más independiente en el consumo energético, más limpia, y más saludable.

Uno de los pilares de la componente será la transferencia modal, con énfasis en el transporte de mercancías, reduciendo el consumo de combustibles fósiles, y fomentando un sistema de transporte de mercancías más eficiente, que priorice la electricidad como fuente de energía, en el contexto de una red eléctrica que experimenta un rápido crecimiento de la cuota de generación renovable, con una menor dependencia del exterior y de la fluctuación y disponibilidad de los combustibles fósiles.

#### 5. Proyectos transfronterizos y multi-país

El Componente no incluye proyectos transfronterizos de ejecución conjunta de los países afectados, pero sí proyectos transfronterizos que ejecuta el MITMA por estar en el lado español de la frontera. Este es el caso de la Y vasca que forma parte del Corredor Atlántico. Algo similar ocurre con las actuaciones a financiar en los itinerarios con Portugal pertenecientes a la RTE-T, pendientes de completarse de acuerdo a los requisitos establecidos en la correspondiente regulación europea.

#### 6. Contribución del componente a la transición ecológica

La contribución de este componente a la transición ecológica se eleva al **76%**.

Este porcentaje se ha calculado siguiendo la metodología definida en las Guidelines de la Comisión, mediante el uso de los coeficientes para el cálculo de la ayuda a los objetivos relacionados con el cambio climático. Para el cálculo de este porcentaje para el conjunto del componente se ha realizado la media ponderada de los porcentajes de cada una de las 4 líneas de inversiones, con su volumen de inversión asociada.

El marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la UE durante el periodo 2021-2030. Los objetivos clave para 2030 se definieron como:

- Al menos un 40% de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (con respecto a 1990)
- Al menos un 32% de cuota de energías renovables
- al menos un 32,5% de mejora de la eficiencia energética

Sin embargo, dentro del Pacto Verde Europeo, en septiembre de 2020 la Comisión propuso elevar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, incluidas las emisiones y absorciones, hasta al menos el 55% con respecto a 1990.

En línea con Europa, las medidas del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 consiguen que las emisiones totales brutas de GEI pasen de 319,3 MtCO<sub>2</sub>-eq previstos para el año 2020 a 221,8 MtCO<sub>2</sub>-eq en 2030. Los sectores de la economía que, en cifras absolutas, reducen más emisiones en ese período son los de generación eléctrica (36 MtCO<sub>2</sub>-eq) y movilidad y transporte (27 MtCO<sub>2</sub>-eq).

El sector de la movilidad-transporte aportó en el año 2017 el 26% de las emisiones. Con la reducción de 27 Mt CO<sub>2</sub> equivalente entre 2020 y 2030, se consigue una reducción del 33%. La principal fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector de la movilidad-transporte es el cambio modal.

Esta **componente 6** del plan enfatiza la necesidad de impulsar **el cambio modal**, con especial interés en el transporte de mercancías, realizado principalmente por carretera, modo que representa casi el 95% de las emisiones.

El **conjunto de las inversiones del componente 6** se centra principalmente en fomentar este cambio modal, **contribuyendo a alcanzar** el objetivo climático de la UE para 2030 y la neutralidad climática para 2050, así como relacionándose con las metas y objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, tal y como se especifica a continuación.

La gran inversión de esta componente, **C6I1 Red nacional de transporte: Corredores europeos**, pone el foco en los Corredores, desde el punto de vista de la transición ecológica, se estima, en el **Cuarto Plan de Trabajo del Corredor Mediterráneo**, que la finalización del corredor contribuirá, globalmente, a la **reducción de 5,5 MtCO<sub>2</sub>-eq**.

Por otra parte, la **inversión C6I3**, está directamente relacionada con la Intermodalidad y Logística, con el objetivo de **fomentar el cambio modal** hacia los modos sostenibles, principalmente hacia el ferrocarril. Pero no solo esta inversión contribuye al objetivo, también lo hacen la inversión **C6I2 con su línea de actuación 1**, y la inversión **C6I4 con sus líneas de actuación 1, 2 y 3**.

Estas medidas se justifican considerando, por un lado, el marco actual en que la cuota del ferrocarril en la movilidad interna de mercancías (medida en t-km) en España, no llega al 5%, muy alejada del 17% de media europea. El volumen de mercancías movido por este modo de transporte se encuentra estancado en niveles inferiores a los 30 millones de toneladas anuales, niveles todavía alejados de los registrados en los años previos a la crisis financiera de los años 2008/09.

Y considerando los beneficios del ferrocarril tales como:

1. Reducción de incidencia neta, en comparación con el realizado por carretera, sobre la sociedad en términos de accidentabilidad, ruido, congestión, **emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero**, de **1,53c€/ t-km**.
2. **Emisiones directas** por unidad de transporte-kilómetro producida casi **doce veces menor** que la carretera en pauta no urbana y catorce menos que el avión.
3. El transporte de mercancías en ferrocarril es casi **5 veces más eficiente** que la carretera.

Por todo esto, este conjunto de inversiones contribuye a alcanzar los objetivos comentados anteriormente.

Por último, se contribuye a la descarbonización y eficiencia energética mediante la inversión **C6I2** con su **Línea de Actuación 4**, así como mediante la Inversión **C6I4** en sus **líneas de actuación 4 y 5**.

En la contribución de esta componente para cumplir con los objetivos relacionados con el modo viario, encontramos dentro de la inversión C6I2 un conjunto de actuaciones relacionadas con la **sostenibilidad y eficiencia energética en la Red de Carreteras del Estado** y, por otra parte, en la inversión C6I4 en su Línea de Actuación 4 encontramos las acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras, fomentando además la transición hacia prácticas más sostenibles por parte del sector privado.

Todo lo anterior, además, contribuirá en la transición hacia alcanzar dos hitos:

- De aquí a 2030 habrá por lo menos 30 millones de automóviles de emisión cero y 80 000 camiones de emisión cero en circulación.
- De aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados serán de emisión cero.

Por último, la componente **C6I4** en su **Línea de actuación 5** plantea una serie de actuaciones para la **sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo**.

Desde 1990, las emisiones internacionales de la UE procedentes de la navegación y la aviación han aumentado más de un 50%. La inversión **C6I4**, mediante el uso del GNL y el hidrógeno como combustible **contribuirá a cumplir con los objetivos para la descarbonización** de los sectores del transporte marítimo y aéreo puesto que actualmente su funcionamiento se basa en combustibles derivados del petróleo.

## 7. Contribución del componente a la transición digital

Estudios recientes han concluido que es necesario superar la insuficiente disponibilidad de los datos, la falta de accesibilidad, la cooperación deficiente entre proveedores y vendedores, la ausencia de billetes digitales en algunos casos, la interoperabilidad inadecuada de los sistemas de pago y la existencia de distintos acuerdos de distribución y concesión de licencias.

A nivel nacional, **la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada** desarrolla en su Eje 5 “Movilidad inteligente”, entre otras, las siguientes líneas de actuación:

- Facilitación de la movilidad como servicio, datos abiertos y nuevas tecnologías para el análisis y optimización de la movilidad.
- Gestión inteligente de infraestructuras, terminales y estaciones.
- Fomento de la I+D+i en movilidad.

Caber señalar que actualmente en nuestro país se está trabajando en la implementación del Punto de Acceso Nacional de datos para viajes multimodales. Asimismo, está en marcha el desarrollo de la plataforma tecnológica SIMPLE. Se trata de una plataforma para la gestión e intercambio digital e integral de los documentos, datos y flujos de información entre los modos y nodos de la cadena de transporte multimodal.

SIMPLE se enmarca en la línea del proyecto europeo FEDeRATED en el que participan España, Finlandia, Holanda, Italia, Luxemburgo y Suecia. FEDeRATED es un proyecto cofinanciado con el Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés) que tiene como objetivo establecer en la UE una red federada viable de plataformas para el intercambio de datos en los ámbitos del transporte y la logística.

A la vista de la situación actual descrita, el componente 6 del Plan responde a la necesidad de avanzar en la transición digital, en línea con las actuaciones señaladas anteriormente.

La **línea de actuación 2 de la inversión C6I2 “Desarrollo del Cielo Único Europeo”** incluye como medidas hacia la digitalización:

- Desarrollo Gestión Información Aeronáutica
- Ampliación de la cobertura Tierra/Aire y Digitalización de la voz en las comunicaciones piloto-controlador. Mejorar la cobertura a baja cota en determinadas zonas del espacio aéreo modernizando las infraestructuras terrestres de comunicaciones
- Ampliación de la red de datos Aeronáuticos de Navegación Aérea (REDAN)
- Digitalización de los servicios soporte a transmisión de mensajería de meteorología e información aeronáutica radiodifundida
- Evolución de los sistemas de radares secundarios a la tecnología Modo S. que proporcionan información al sistema de control de Tráfico Aéreo.
- Proyectos encaminados a aumentar la automatización de procesos y la eficiencia en ENAIRE
- Sustitución del equipamiento Hardware de los diferentes sistemas de ENAIRE
- Desarrollo de diferentes aplicaciones de gestión y operación para la gestión de ENAIRE
- Digitalización y automatización de la gestión de Explotación Técnica para la mejora de las herramientas de supervisión remota de los sistemas de manera integrada
- Convenio bienal de I+D que tiene ENAIRE con CRIDA

De esta manera, la línea de actuación contribuye de manera positiva a la conectividad, a la inversión en I+D en el área digital, al capital humano, a la digitalización de empresas, a las inversiones en capacidades digitales y despliegue de tecnologías avanzadas y a hacer el sector digital más verde.

Por otra parte, la línea de actuación 3 de la inversión **C612 “Transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”** incluye la Implantación e impulso de la metodología BIM en el sector público.

Esta línea de actuación contribuye de manera positiva al capital humano, al e-government, servicios públicos digitales y ecosistemas digitales locales y a las inversiones en capacidades digitales y despliegue de tecnologías avanzadas.

Por último, la **inversión C614**, está conectada directamente con la digitalización en las siguientes líneas de actuación:

La línea de actuación **1 “Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías”** incluye la instalación de Sistemas Europeos de Gestión de Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.

Por otra parte, la línea de actuación 4. **“Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado”** establece una medida para el establecimiento de servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras.

Finalmente, la línea de actuación 6. **“Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías”** se encuentra completamente alineada con la transición digital.

Esta inversión contribuye de manera positiva a la conectividad, inversión en I+D en el área digital, capital humano, la digitalización de empresas, las inversiones en capacidades digitales y despliegue de tecnologías avanzadas, y a hacer el sector digital más sostenible.

En base a todo lo descrito previamente y al análisis realizado siguiendo la metodología para Climate Tracking definida por la Comisión estimamos una contribución de este componente a la transición digital del **8%**. En el Excel adjunto se detalla el análisis realizado:

## 8. Principio “Do not significant harm”

Ver Anexo I

## 9. Hitos, metas y cronograma

- En el caso de las dos reformas incluidas en el Plan, los hitos pretenden reflejar los avances realizados en las mismas desde la actualidad hasta el momento de su aprobación. En particular, según se detalla en el Excel, se han escogido los siguientes:
  - C6R1 - Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada
    - **Hito:** Aprobación de la estrategia
    - Instrumento: Acuerdo de Consejo de Ministros
    - Plazo: 4T de 2021
    - Medio de verificación: Publicación en Ministerio de Presidencia
  - C6-R2 - Estrategia Indicativa Ferroviaria y de su Evaluación de Impacto ambiental
    - **Hito:** aprobación de la Estrategia
    - Instrumento: Orden ministerial

- Plazo: 4T de 2022
- Medio de verificación: Publicación en BOE
- Según se refleja en el Excel que acompaña este documento, en el caso de las inversiones incluidas en las líneas C6.I1, C6.I2 y C6.I3 los objetivos incluidos reflejan la evolución de las inversiones a través de los importes de las obras adjudicadas/comprometidos durante el año 2022 y la evolución de los resultados físicos de las mismas (kms de infraestructuras ferroviarias, túneles, nº infraestructuras intermodales, etc.) obtenidos en 2024 y 2026
- En el caso del programa de ayudas C6.I4 Apoyo al transporte sostenible y digital
  - **Hito1:** Publicación de la resolución de concesión de subvenciones del Programa de Apoyo
  - Instrumento: Resolución del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
  - Plazo: 4T de 2022
  - Medio de verificación: Publicación en BOE y en la Base de Datos Nacional de Subvenciones
  - **Hito 2:** Comienzo de todos los proyectos que hayan resultado beneficiarios
  - Instrumento: Informe periódico de seguimiento de la inversión
  - Plazo: 4T de 2024
  - Medio de verificación: Sistema de contabilidad pública
  - **Hito3:** Liquidación de la convocatoria del programa de ayudas
  - Instrumento: Documento contable de liquidación del crédito
  - Plazo: 2T de 2026
  - Medio de verificación: Sistema de contabilidad pública

La información relativa a hitos y objetivos se encuentra recogida en el cuadro "T2\_MilestonesTargets".

## 10. Financiación

<b>Inversión total estimada del componente</b>	6.667.000.000 €
--	-----------------

### Inversiones o reformas que conllevarán una inversión específica

<i>C6.I1</i>	Red nacional de transporte: Corredores europeos							
Coste	2.987.600.000 €							
Periodificación (Millones €)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	<b>Total</b>
Coste del Mecanismo	14,8	135,5	816,6	917,2	636,0	379,0	88,5	2.987,6

Otra financiación								
Total	14,8	135,5	816,6	917,2	636,0	379,0	88,5	2.987,6
Sinergias con otros fondos UE	<p>Ninguna de las inversiones específicas incluidas en esta línea cuenta con financiación de CEF1 (2014-2020) o de FEDER.</p> <p>En lo que respecta a CEF2, todas las actuaciones incluidas en el Plan serían financiadas al 100% bajo el MRR, por lo que no se prevé que cuenten con financiación de otros fondos como CEF2. Sin embargo, si puede darse el caso que otras actuaciones, distintas de las anteriores, localizadas en la misma sección o tramo de los Corredores si puedan contar con financiación de otros fondos como CEF2, siempre que sean elegibles por los mismos y cumplen con todos los requerimientos que se establezcan.</p> <p>De esta forma se asegura la complementariedad entre los distintos fondos, siempre garantizando una coordinación eficaz entre el MRR y el resto de programas e instrumentos de la Unión.</p> <p>Esto se consigue mediante el desarrollo de un sistema de gobernanza establecido específicamente para la implantación y gestión del Mecanismo y su coordinación con el resto de programas e instrumentos europeos, modificando la estructura administrativa de la Administración General del Estado a través de la creación de una Secretaría General de Fondos Europeos de la que depende la nueva Dirección General del Plan y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p>							
Metodología de cálculo	<p>Todos los costes son costes brutos y SIN el IVA incluido.</p> <p>Esta línea de inversión incluye actuaciones en los Corredores Europeos que serán realizadas por ADIF y ADIF AV y financiadas al 100% con cargo al MRR.</p> <p>Para calcular el importe de esta línea de inversión se han seleccionado en primer lugar aquellas líneas de actuación que se consideran prioritarias, que suponen en torno a 25 proyectos localizados tanto en el Corredor Atlántico como en el Mediterráneo.</p> <p>Para estimar el coste de las inversiones necesarias para llevar a cabo estos proyectos se han analizado una serie de contratos o expedientes específicos con los que ya cuentan ADIF/ADIF AV para cada uno de los proyectos seleccionados, los cuales suponen la mejor referencia para estimar y justificar la razonabilidad y plausibilidad del coste final de las inversiones incluidas en esta línea.</p> <p>En todos los casos, el importe de estos contratos es calculado y estimado de acuerdo con la metodología habitual de ADIF/ADIF AV, basada en proyectos constructivos que especifican las actuaciones técnicas a desarrollar y que darán lugar a un presupuesto estimado para cada</p>							

	<p>actuación, de acuerdo con la normativa de la construcción y con los precios resultantes de aplicar los precios de mercado a cada una de las unidades de obra. Todos ellos están en línea con los incurridos en proyectos similares en el pasado.</p> <p>El status y grado de avance actual de los proyectos seleccionados es heterogéneo, pudiendo encontrarse en alguna de las siguientes fases: fase de planificación funcional, fase de redacción de proyecto, fase de licitación, fase de contratación o fase de ejecución.</p> <p>Para validar la razonabilidad y plausibilidad de los costes de cada uno de los contratos seleccionados se ha recopilado información documental de cada uno de ellos en función de su grado avance. Esta documentación incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Links a la Plataforma de Contratación a la licitación o adjudicación del proyecto.</li><li>• Copia de la documentación existente en las adjudicaciones a medios propios.</li><li>• Presupuesto del Proyecto de Construcción, Proyecto Básico o documentación similar</li><li>• Documentación de referencia que justifique el importe estimado como proyectos previos (Orden FOM/3317/2010)</li></ul> <p>Es importante resaltar que el listado de proyectos y contratos seleccionados, que se incluyen en el documento justificativo anexo a este documento, suponen la mejor referencia disponible a día de hoy para estimar el importe total de los costes incluidos en esta línea, pero que, tanto el importe de cada uno de ellos, como el listado de los mismos será flexible y podrá variar por causas muy diversas y habituales en el desarrollo de infraestructuras (problemas técnicos, retrasos, modificaciones de proyectos, etc.), aunque siempre respetando el cumplimiento de los objetivos fijados en esta línea y por supuesto sin sobrepasar los importes máximos asignados.</p> <p>Adicionalmente, se incluye tanto en esta línea de inversión como en el resto de líneas gestionadas por ADIF y ADIF-AV el importe de los gastos asociados a la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en las mismas. El importe de los mismos se ha calculado en base a una estimación preliminar de las necesidades de recursos humanos, tomando como base de partida los recursos actuales y el rendimiento de los distintos efectivos para la realización de las tareas necesarias y a un coste hora medio.</p> <p>El importe total de estos gastos asociados a la realización de las inversiones a llevar a cabo por ADIF tanto en este como en el Componente 1, se ha repartido de forma proporcional al peso de cada una de las líneas de inversión.</p>
--	--

Validación por entidad independiente	Todos los costes se encuentran actualmente en proceso de aprobación y validación por parte de la Intervención General de las Administraciones del Estado (IGAE)
--------------------------------------	---

Inversiones o reformas que conllevarán una inversión específica								
C6.I2	Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones							
Coste	1.905.000.000 €							
Periodificación (Millones €)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo	2,9	82,8	582,3	657,6	333,2	138,7	107,5	<b>1.905</b>
Otra financiación								
Total	2,9	82,8	582,3	657,6	333,2	138,7	107,5	<b>1.905</b>
Sinergias con otros fondos UE	<p>Ninguna de las inversiones específicas incluidas en esta línea cuenta con financiación de CEF1 (2014-2020) o de FEDER.</p> <p>En lo que respecta a CEF2, todas las actuaciones incluidas en el Plan serían financiadas al 100% bajo el MRR, por lo que no se prevé que cuenten con financiación de otros fondos como CEF2. Sin embargo, si puede darse el caso que otras actuaciones, distintas de las anteriores, que puedan formar parte de la misma medida o de medidas similares si puedan contar con financiación de otros fondos como CEF2, siempre que sean elegibles por los mismos y cumplen con todos los requerimientos que se establezcan.</p> <p>De esta forma se asegura la complementariedad entre los distintos fondos, siempre garantizando una coordinación eficaz entre el MRR y el resto de programas e instrumentos de la Unión.</p> <p>Esto se consigue mediante el desarrollo de un sistema de gobernanza establecido específicamente para la implantación y gestión del Mecanismo y su coordinación con el resto de programas e instrumentos europeos, modificando la estructura administrativa de la Administración General del Estado a través de la creación de una Secretaría General de Fondos Europeos de la que depende la nueva Dirección General del Plan y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p>							

<p>Metodología de calculo</p>	<p>Todos los costes son brutos y SIN el IVA incluido.</p> <p>En lo que se refiere a las actuaciones gestionadas por ADIF y ADIF AV, infraestructuras ferroviarias en la red TEN-t, seleccionando los proyectos prioritarios y utilizando un método de cálculo igual al detallado en la línea anterior.</p> <p>Para el resto de actuaciones (actuaciones en carreteras, Cielo único europeo, Transformación digital) se ha seguido una metodología similar, identificando los proyectos a realizar y seleccionando contratos o expedientes específicos que sirvan de referencia para calcular el coste agregado de los proyectos. Estos contratos pueden encontrarse en vigor y contar con diferentes grados de avance (fase de redacción de proyecto, fase de licitación, fase de contratación, fase de ejecución, etc.) o pueden referirse a proyectos similares realizados en el pasado. En algunos casos, como se detalla en el documento de justificación de costes se ha seguido un método de cálculo basado en costes unitarios extraídos de proyectos similares realizados en el pasado.</p> <p>En general, para validar la razonabilidad y plausibilidad de los costes de cada uno de los contratos seleccionados se ha recopilado información documental de cada uno de ellos en función de su grado avance. Esta documentación incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Links a la Plataforma de Contratación a la licitación o adjudicación del proyecto</li> <li>• Presupuesto del Proyecto de Construcción, Proyecto Básico o documentación similar</li> <li>• Documentación de referencia que justifique el importe estimado como proyectos previos</li> </ul> <p>En el documento de justificación de costes se detalla la metodología utilizada y la información de soporte para cada una de las sublíneas incluidas en esta línea de inversión.</p> <p>De la misma forma que en el caso de las actuaciones ferroviarias detalladas en la línea de inversión anterior, es importante resaltar que el listado de proyectos y contratos seleccionados, que se incluyen en el documento justificativo anexo a este documento para algunas de las distintas sublíneas incluidas en este punto, suponen la mejor referencia disponible a día de hoy para estimar el importe total de los costes incluidos en esta línea, pero que, tanto el importe de cada uno de ellos, como el listado de los mismos será flexible y podrá variar por causas muy diversas y habituales en el desarrollo de infraestructuras (problemas técnicos, retrasos, modificaciones de proyectos, etc.), aunque siempre respetando el cumplimiento de los objetivos fijados en esta línea y por supuesto sin sobrepasar los importes máximos asignados.</p>
-------------------------------	---

	<p>De forma adicional, el importe de los gastos asociados a la gobernanza y gestión del MITMA incluidos en esta línea de inversión, se ha calculado en base a un análisis de tareas y trabajos necesarios y a una estimación preliminar de las necesidades de recursos humanos y a un coste hora medio a precios de mercado, basado en los presupuestos aportados por INECO (ingeniería propia del MITMA)</p> <p>En el caso de ADIF la estimación de los gastos de gobernanza se ha realizado de forma equivalente a lo detallado en las líneas anteriores.</p>
Validación por entidad independiente	Todos los costes se encuentran actualmente en proceso de aprobación y validación por parte de la Intervención General de las Administraciones del Estado (IGAE)

Inversiones o reformas que conllevarán una inversión específica								
C6.I3	Intermodalidad y logística							
Coste	974.400.000 €							
Periodificación (Millones €)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	<b>Total</b>
Coste del Mecanismo	3,9	33,7	223	331,6	226,1	123,9	32,2	<b>974,4</b>
Otra financiación								
<b>Total</b>	<b>3,9</b>	<b>33,7</b>	<b>223</b>	<b>331,6</b>	<b>226,1</b>	<b>123,9</b>	<b>32,2</b>	<b>974,4</b>
Sinergias con otros fondos UE	<p>Ninguna de las inversiones específicas incluidas en esta línea cuenta con financiación de CEF1 (2014-2020) o de FEDER.</p> <p>En lo que respecta a CEF2, todas las actuaciones incluidas en el Plan serían financiadas al 100% bajo el MRR, por lo que no se prevé que cuenten con financiación de otros fondos como CEF2. Sin embargo, si puede darse el caso que otras actuaciones, distintas de las anteriores, que puedan formar parte de la misma medida o de medidas similares si puedan contar con financiación de otros fondos como CEF2, siempre que sean elegibles por los mismos y cumplen con todos los requerimientos que se establezcan.</p> <p>De esta forma se asegura la complementariedad entre los distintos fondos, siempre garantizando una coordinación eficaz entre el MRR y el resto de programas e instrumentos de la Unión.</p> <p>Esto se consigue mediante el desarrollo de un sistema de gobernanza establecido específicamente para la implantación y gestión del</p>							

	<p>Mecanismo y su coordinación con el resto de programas e instrumentos europeos, modificando la estructura administrativa de la Administración General del Estado a través de la creación de una Secretaría General de Fondos Europeos de la que depende la nueva Dirección General del Plan y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p>
<p>Metodología de calculo</p>	<p>Todos los costes son brutos y SIN el IVA incluido.</p> <p>Para calcular el importe de esta línea de inversión se han seleccionado en primer lugar aquellas proyectos o líneas de actuación que se consideran prioritarias. Para estimar el coste de las inversiones necesarias para llevar a cabo estos proyectos se han analizado una serie de contratos o expedientes específicos, que pueden contar con distinto grado de avance, con los que ya cuentan tanto ADIF/ADIF AV, como Puertos del Estado. para cada uno de los proyectos y líneas de actuación seleccionadas. Estos contratos o expedientes suponen la mejor referencia para estimar y justificar la razonabilidad y plausibilidad del coste final de las inversiones de esta línea.</p> <p>De manera general, el importe de estos contratos es calculado y estimado de acuerdo con la metodología ya mencionada previamente, basada en proyectos constructivos que especifican las actuaciones técnicas a desarrollar y que darán lugar a un presupuesto estimado para cada actuación, de acuerdo con la normativa de la construcción y con los precios resultantes de aplicar los precios de mercado a cada una de las unidades de obra. Todos ellos están en línea con los incurridos en proyectos similares en el pasado.</p> <p>El status y grado de avance actual de los proyectos seleccionados es heterogéneo, pudiendo encontrarse en alguna de las siguientes fases: fase de planificación funcional, fase de redacción de proyecto, fase de licitación, fase de contratación o fase de ejecución. Para validar la razonabilidad y plausibilidad de los costes de cada uno de los contratos seleccionados se ha recopilado información documental de cada uno de ellos en función de su grado avance. Esta documentación incluye:</p> <p>Para validar la razonabilidad y plausibilidad de los costes de cada uno de los contratos seleccionados se ha recopilado información documental de cada uno de ellos en función de su grado avance. Esta documentación incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Links a la Plataforma de Contratación a la licitación o adjudicación del proyecto</li> <li>• Presupuesto del Proyecto de Construcción, Proyecto Básico o documentación similar</li> <li>• Documentación de referencia que justifique el importe estimado como proyectos previos</li> </ul>

	<p>En el documento de justificación de costes se presenta el detalle a nivel de contrato/expediente de cada una de las actuaciones incluidas en esta línea, detallando los importes, estado de situación y características de las actuaciones incluidas.</p> <p>Al igual que en las dos líneas anteriores, es importante resaltar que el listado de proyectos y contratos seleccionados incluidos en el documento justificativo de costes, suponen la mejor referencia disponible a día de hoy para estimar el importe total de los costes incluidos en esta línea, pero que, tanto el importe de cada uno de ellos, como el listado de los mismos será flexible y podrá variar por causas muy diversas y habituales en el desarrollo de infraestructuras (problemas técnicos, retrasos, modificaciones de proyectos, etc.), aunque siempre respetando el cumplimiento de los objetivos fijados en esta línea y por supuesto sin sobrepasar los importes máximos asignados.</p> <p>De forma adicional, en el caso de ADIF la estimación de los gastos de gobernanza se ha realizado de forma equivalente a lo detallado en las líneas anteriores.</p>
Validación por entidad independiente	Todos los costes se encuentran actualmente en proceso de aprobación y validación por parte de la Intervención General de las Administraciones del Estado (IGAE)

Inversiones o reformas que conllevarán una inversión específica								
C6.I4	Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital							
Coste	800.000.000 €							
Periodificación (Millones €)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	<b>Total</b>
Coste del Mecanismo		185,5	260	214,5	140	0	0	800
Otra financiación		278	405	314	203			
Total	0	463,5	665	528,5	343	0	0	2.000
Sinergias con otros fondos UE	<p>Ninguno de los proyectos o actuaciones receptores de ayudas podrá contar con financiación de CEF1 (2014-2020) o de FEDER.</p> <p>En lo que respecta a CEF2 u otros fondos europeos, los beneficiarios de la subvención con cargo al MRR podrán optar a financiación adicional de otros fondos, por la parte no financiada por el MRR, siempre que los</p>							

	<p>proyectos o actuaciones cumplan los criterios de elegibilidad y los requerimientos de dichos fondos. Se asegurará que en ningún caso dos fondos puedan financiar un mismo coste.</p> <p>De esta forma se asegura la complementariedad entre los distintos fondos, siempre garantizando una coordinación eficaz entre el MRR y el resto de programas e instrumentos de la Unión.</p> <p>Esto se consigue mediante el desarrollo de un sistema de gobernanza establecido específicamente para la implantación y gestión del Mecanismo y su coordinación con el resto de programas e instrumentos europeos, modificando la estructura administrativa de la Administración General del Estado a través de la creación de una Secretaría General de Fondos Europeos de la que depende la nueva Dirección General del Plan y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p>
<p>Metodología de calculo</p>	<p>Todos los costes financiables tendrán el IVA excluido.</p> <p>La metodología empleada para el cálculo de los costes del programa se ha basado en las indicaciones del Anexo V (guías de evaluación del mecanismo) del Reglamento (UE) 2021/241 por el que se establece el mecanismo de recuperación y resiliencia.</p> <p>Asimismo, la Comisión Europea ha publicado la guía “Costing assessment: Further guidance on the assessment of whether costs are reasonable and plausible”, del 9 de marzo de 2021, en la que señala que, a fin de evaluar la eficiencia de los costes del Plan, y para determinar que los costes son razonables y verosímiles, las autoridades españolas deben suministrar información suficiente de todas las inversiones a la Comisión.</p> <p>En la citada guía se enumeran distintas opciones simplificadas de provisión de información relativa a los costes, de las que se han empleado para el presente estudio las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Documentación existente de proyectos de similar naturaleza a inversiones incluidas en el Plan.</li> <li>• Estudios independientes que avalen la hipótesis de costes empleada para una inversión concreta.</li> <li>• Cálculo de costes aprobados por el Consejo.</li> </ul> <p>De los recursos mencionados, para el cálculo de costes del programa se han empleado las siguientes fuentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proyectos de similar naturaleza que ha recibido fondos europeos y por tanto sus costes han sido considerados por la Comisión como razonables y verosímiles, especialmente proyectos cofinanciados mediante el Mecanismo Conectar Europa “CEF”.</li> <li>• Estudios técnicos elaborados por organismos públicos relacionados con la planificación de infraestructuras y el transporte, tales como: “Coste de Transporte Terrestre de Mercancías. Modelo Nacional de Transportes de España (Ministerio de Fomento)”, “Estudio para el Desarrollo de</li> </ul>

Autopistas Ferroviarias en la Península Ibérica (Ministerio de Fomento)”  
 “Calculadora de costes externos para el Ecoincentivo-Puertos del Estado”

- Referencias de costes estimados mediante decisiones de la Comisión Europea en el ámbito del transporte ferroviario.

La metodología se ha basado en un análisis de costes unitarios y de análisis estimativo de demanda potencial individualizado para cada una de las distintas tipologías de gastos e inversiones objeto de financiación

Como una de las herramientas para estimar la demanda potencial se ha tomado como referencia los resultados de la Manifestación de interés publicada relacionada con las 13 líneas de ayuda que se presentarán mediante concurrencia competitiva. Partiendo de las respuestas de las empresas del sector a esta MDI y a la disponibilidad presupuestaria, se ha establecido una distribución de crédito que sería capaz de absorber algo más del 10% del total de proyectos presentados.

La distribución del crédito disponible se ha establecido con carácter vinculante a nivel de Línea de Actuación en las Bases Regulatoras del Programa de Ayudas. Sin embargo, la distribución de crédito a nivel de medida se establece de manera orientativa pudiendo producirse transferencia de crédito de unas medidas a otras de la misma Línea de Actuación tras la evaluación de las propuestas, con el objetivo de maximizar el impacto global del conjunto de las inversiones de acuerdo a la demanda y la calidad de las propuestas recibidas.

En base a esto a y al análisis de costes unitarios, se ha realizado una primera aproximación de las unidades financiables, que obviamente podrá variar tras la presentación de propuestas por parte de los solicitantes, y del importe de ayudas disponible para cada medida. Estas estimaciones son preliminares y no vinculantes y podrán sufrir variaciones en su distribución.

A continuación, se presenta una tabla con el impacto estimado del programa de apoyo en unidades financiables por cada medida:

Línea de actuación	Medida	Costes Subvencionables	Crédito disponible (Millones €)	Unidades financiables
<b>Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías</b>	1- Sistemas ERTMS a bordo.	Prototipo ERTMS	12	16
		Resto		34
	2- ETIs: Sistemas de reducción de ruido	Vagones Tipo S	18	414
		Vagones Tipo SS		516
	2- ETIs: Ejes de ancho variable	Eje		468
	2- ETIs: Locomotoras a varias tensiones	Locomotora		11

		3- Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.	Proyecto	15	1
<b>Fomento de la intermodalidad del transporte</b>		4- Cargaderos privados y terminales intermodales ferrocarril-carretera.	Nueva Construcción	75	4
			Ampliación		7
			Adaptación a ancho UIC		11
		5. ECO- INCENTIVOS		120	No aplica por ser una compensación al mérito ambiental
<b>Modernización de material ferroviario de mercancías</b>		6- Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías.	Vagón de autopista ferroviaria	61,5	982
		7- Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario.	Locomotora eléctrica	63,5	32
<b>Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado</b>		8- Zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales.	Coste por plaza	<b>19</b>	2.020
		9. Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.	Coste por 100 km	20	59
		10- Implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para	Coste por estación	14,5	36

	vehículos pesados			
	11- Renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles.	Adecuación de infraestructuras ya existentes	3	2
		Compra de maquinaria		2
<b>Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo</b>	12- Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.	Suministro de energía eléctrica a los buques	101	33
	13- Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.	Remotorización de buque	10	2
<b>Digitalización del transporte</b>	14- Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías de ámbito nacional		47,5	No estimado por variabilidad del objeto
	15- Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local.		220	No estimado por variabilidad del objeto

De forma adicional, se ha llevado a cabo un análisis metodológico equivalente para las dos medidas no incluidas en la MDI:

- Línea 5, “Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda”. El ECO-INCENTIVO tiene un crédito asignado de 120 millones de euros y sus costes se han calculado mediante estudios internos con la colaboración de Puertos del Estado y RENFE.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Línea 15, “Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local”, se hará efectiva mediante dos actividades diferenciadas: “Digitalización de servicios administrativos y transporte a la demanda” y “Digitalización de empresas de transporte”, cuya administración gestora serán las Comunidades Autónomas. Esta medida tiene un crédito asignado de 220 millones de euros y su demanda potencial se ha estimado a través de otra Manifestación de interés diferente de la detallada previamente.</li> </ul> <p>Los resultados del estudio de costes unitarios y la hipótesis de distribución del crédito entre las diferentes medidas se han plasmado en un informe detallado que aporta las distintas fuentes de información utilizadas, y que será presentado de forma adicional.</p>
Validación por entidad independiente	IGAE

**ANEXO 1: Principio “Do not significant harm”**

A continuación, se analiza el cumplimiento del Principio “Do not significant harm” de cada una de las líneas de inversión y sublíneas incluidas en el Componente 6 dependientes del MITMA.

<b>C6. R1</b>	<b>Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada</b>
---------------	---

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if ‘No’ has been selected
Climate change mitigation		X	<p>La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada incluye un conjunto de iniciativas y propuestas que servirán de guía para conducir las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes durante los próximos años, pero que no conllevará por sí sola inversiones o medidas que puedan generar daños significativos sobre el medio ambiente.</p> <p>De hecho, las iniciativas y propuestas incluidas tienen como principal objetivo el impulso de una movilidad sostenible medioambientalmente, priorizando la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático, tratando de minimizar la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías, fomentando los modos limpios, la economía circular, la resiliencia climática y la movilidad universal.</p> <p>Aquellas inversiones que se deriven de esta estrategia como pueden ser las inversiones en movilidad cotidiana en ámbitos urbanos (cercanías ferroviarias), zonas de bajas emisiones, digitalización de los sistemas de transporte y movilidad, inversiones y ayudas en intermodalidad y en transporte de mercancías por ferrocarril o el fomento de la creación de un espacio único de transporte europeo (inversiones en corredores europeos), han sido analizadas desde el punto de vista del principio DNSH tanto en este componente, como en el componente 1, obteniendo en todos los casos un resultado positivo, que no refleja daños significativos sobre el medio ambiente.</p>
Climate change adaptation		X	
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	
The circular economy, including waste prevention and recycling		X	
Pollution prevention and control to air, water or land		X	
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	

<b>C6. R2</b>	<b>Estrategia Indicativa Ferroviaria</b>
---------------	--

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if ‘No’ has been selected
--	-----	----	---

Climate change mitigation		X	Esta reforma tiene como objetivo principal mejorar la planificación y el proceso de toma de decisiones en materia de infraestructuras ferroviarias, dotándolo de mayor coherencia y efectividad. Por ello, la implementación de la misma no traerá asociadas medidas ni inversiones que puedan generar daños significativos sobre ninguno de los seis objetivos medioambientales analizados.
Climate change adaptation		X	
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	
The circular economy, including waste prevention and recycling		X	
Pollution prevention and control to air, water or land		X	
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	

<b>C6. I1</b>	<b>Red nacional de transporte: Corredores europeos</b>
C6.I1.1	Construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias (TEN-T core network)

### Part 1 of the DNSH checklist

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	Esta línea de inversión incluye diversas actuaciones relacionadas con la construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias de la red TEN-T básica, que pueden acogerse al campo de intervención 64 del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) con un coeficiente de cambio climático del 100 %. Dado que el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención apoyan directamente el objetivo de mitigación del cambio climático, la inversión tiene un impacto negativo nulo o insignificante sobre este aspecto ambiental.
Climate change adaptation		X	Esta línea de inversión incluye diversas actuaciones relacionadas con la construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias de la red TEN-T básica, que pueden acogerse al campo de intervención 64 del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) con un coeficiente de cambio climático del 100 %. Dado el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención apoyan directamente el objetivo de adaptación al cambio climático, esta inversión tiene un impacto negativo nulo o insignificante sobre este aspecto ambiental. En cualquier caso, adicionalmente, en la actualidad ADIF está realizando el análisis de riesgos frente al cambio climático de todos los proyectos cofinanciados cuya inversión sea superior a 10 millones € de acuerdo a los anexos de la Guía Técnica de la Comisión sobre la aplicación de "no causar daño significativo" en el marco de la Regulación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.  Para el análisis de vulnerabilidad hasta ahora se ha utilizado el realizado anteriormente por el CEDEX en los siguientes informes: - "Informe Final (septiembre de 2013) del Grupo de Trabajo para el análisis de las necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España". Elaborado por el grupo de trabajo formado por: ADIF, RENFE, Puertos del Estado, AENA,

			<p>Ineco y CEDEX, con la colaboración de: la Oficina Española de Cambio Climático y AEMET.</p> <p>- "Informe de Secciones de la red estatal de infraestructuras de transporte terrestre a las que prestar atención con prioridad por razón de variabilidad y cambio climático". Elaborado por el CEDEX con la colaboración de ADIF, ADIF Alta Velocidad y AEMET, con la colaboración de: la Fundación Biodiversidad y la Oficina Española de Cambio Climático.</p> <p>En ADIF y ADIF AV se cuenta con la Norma NAG 4-0-0.0 Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático.. Esta norma está basada en los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "GUIDANCE on Climate Change and Major Projects" European Commission.</li> <li>• JASPERS GUIDANCE Note "Compilation of the Climate Change Related Requirements for Major Projects in the 2014-2020 Programming Period".</li> <li>• JASPERS GUIDANCE Note "The Basics of Climate Change Adaptation Vulnerability and Risk Assessment" (Version 1. June 2017) (link).</li> <li>• "Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient" European Commission (link).</li> <li>• DG Environment – Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity in EIA (link).</li> </ul> <p>En el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de ADIF y ADIF AV (PLCCC) se contempla el objeto de la norma anterior.</p>
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>		
<i>Climate change adaptation: Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</i>		
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i></p> <p>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</p>	X	<p>En todos los casos se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. En los que casos que no es de aplicación, se certifica tal circunstancia de manera motivada. En todos los casos se hace un análisis y seguimiento ambiental de la actuación.</p>

Questions	No	Substantive justification
<p>ii. to the good environmental status of marine waters?</p>		<p>Se identificarán y gestionarán de forma correcta los riesgos asociados y la demanda hídrica en cada nivel de actuación. Se asegurará que los planes de gestión para el uso y la conservación de los recursos hídricos desarrollados con otras partes interesadas se han implementado.</p> <p>Asimismo, los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de conformidad con los requisitos de las Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i></p> <p>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</p> <p>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</p> <p>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>	<p>X</p>	<p>En los proyectos de electrificación se cumplirá con todas las directrices marcadas por la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) desde el diseño de los transformadores y otros posibles aparatos eléctricos o electrónicos hasta el final de su vida útil.</p> <p>Teniendo en cuenta los impactos relacionados con el consumo de recursos y generación de residuos que producen los proyectos de plataforma, se adoptarán medidas que agilizan la transición a una economía circular, apoyándose fundamentalmente en el principio de jerarquía de los residuos, priorizando la prevención de residuos, la reutilización y el reciclado, y en el Protocolo de gestión de residuos de la construcción y demolición.</p> <p>En lo relativo a la gestión de residuos de construcción y demolición (RCD,s), se aplicarán las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCD,s, desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos constructivos incluyan un estudio de gestión de RCD,s que incluirá los objetivos a cumplir en esta materia en las obras por parte de los adjudicatarios de las mismas. Para el resto de las tipologías de residuos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no tengan la consideración de RCD. Así mismo se aplicarán los procedimientos específicos de ADIF relativos para el tratamiento de material ferroviario procedente de desinstalaciones. Adif y Adif AV han integrado una serie de medidas en el 1º Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023 (actualmente en fase de información pública) cuya implantación aún no se ha sustanciado en objetivos concretos. Entre ellas hay tres que podrían alinearse con los objetivos europeos citados:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios.</li> <li>2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e</li> </ol>

Questions	No	Substantive justification
		<p>integración paisajística. 3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos de arquitectura.</p> <p>Las dos primeras medidas actualmente ya son de aplicación en ADIF y ADIF AV aunque no de manera procedimentada.</p> <p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>En la construcción de nuevas estaciones y en las rehabilitaciones de estaciones existentes se tendrá en consideración las directrices recogidas en la Directiva (UE) 2018/844 relativa a la</p>

Questions	No	Substantive justification
		eficacia energética de los edificios de cara a que sean edificios de consumo de energía casi nulo.
<i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?		De igual manera que ocurre con las emisiones GEI, no se espera que la medida dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el ruido, el agua o el suelo. El carácter de las actuaciones contempladas en cuanto a promover el uso de la electricidad frente a los combustibles fósiles hacen prever claramente una reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.  En cuanto a la contaminación acústica, tanto en la fase de obra como en la fase de explotación de las nuevas infraestructuras se llevarán a cabo estudios técnicos que propondrán las medidas preventivas y mitigadoras a acometer cumpliendo la normativa de aplicación en cada caso.
<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:  i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?	X	En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.  Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.  Las evaluaciones de impacto deben, como mínimo, identificar, evaluar y mitigar cualquier impacto negativo potencial de las actividades o proyectos sobre los ecosistemas y su biodiversidad.  Las soluciones desarrolladas deben considerar el impacto potencial que pueda producirse en relación con el atropello o muerte (colisión, electrocución, etc.) de fauna y establecer medidas de mitigación para evitar cualquier afección.

C6. I2	<b>Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de transportes - Otras actuaciones</b>
C6. I2.1	Construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias

### Part 1 of the DNSH checklist

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	Esta línea de inversión incluye diversas actuaciones relacionadas con la construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias de la red TEN-T (no básica), que pueden acogerse al campo de intervención 65 del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) con un coeficiente de cambio climático del 100 %. Dado el objetivo de la

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
			medida y la naturaleza del campo de intervención apoyan directamente el objetivo de mitigación del cambio climático, esta inversión tiene un impacto negativo nulo o insignificante sobre este aspecto ambiental.
Climate change adaptation		X	<p>Esta línea de inversión incluye diversas actuaciones relacionadas con la construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias de la red TEN-T (no básica), que pueden acogerse al campo de intervención 65 del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) con un coeficiente de cambio climático del 100 %. Dado el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención apoyan directamente el objetivo de adaptación al cambio climático, esta inversión tiene un impacto negativo nulo o insignificante sobre este aspecto ambiental.</p> <p>En cualquier caso, adicionalmente, ADIF está realizando el análisis de riesgos frente al cambio climático de todos los proyectos cofinanciados cuya inversión sea superior a 10 millones € de acuerdo a los anexos de la Guía Técnica de la Comisión sobre la aplicación de "no causar daño significativo" en el marco de la Regulación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p> <p>Para el análisis de vulnerabilidad hasta ahora se ha utilizado el realizado anteriormente por el CEDEX en los siguientes informes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Informe Final (septiembre de 2013) del Grupo de Trabajo para el análisis de las necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España". Elaborado por el grupo de trabajo formado por: ADIF, RENFE, Puertos del Estado, AENA, Ineco y CEDEX, con la colaboración de: la Oficina Española de Cambio Climático y AEMET.</li> <li>- "Informe de Secciones de la red estatal de infraestructuras de transporte terrestre a las que prestar atención con prioridad por razón de variabilidad y cambio climático". Elaborado por el CEDEX con la colaboración de ADIF, ADIF Alta Velocidad y AEMET, con la colaboración de: la Fundación Biodiversidad y la Oficina Española de Cambio Climático.</li> </ul> <p>En ADIF y ADIF AV se cuenta con la Norma NAG 4-0-0.0 Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático. El objeto de aplicación de la norma son todos los proyectos cofinanciados por fondos europeos. Esta norma está basada en los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "GUIDANCE on Climate Change and Major Projects" European Commission.</li> <li>• JASPERS GUIDANCE Note "Compilation of the Climate Change Related Requirements for Major Projects in the 2014-2020 Programming Period".</li> <li>• JASPERS GUIDANCE Note "The Basics of Climate Change Adaptation Vulnerability and Risk Assessment" (Version 1. June 2017) (link).</li> <li>• "Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient" European Commission (link).</li> <li>• DG Environment – Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity in EIA (link).</li> </ul> <p>En el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de ADIF y ADIF AV (PLCCC) se contempla el objeto de la norma anterior.</p>
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?		
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	X	<p>En todos los casos se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. En los que casos que no es de aplicación, se certifica tal circunstancia de manera motivada. En todos los casos se hace un análisis y seguimiento ambiental de la actuación.</p> <p>Se identificarán y gestionarán de forma correcta los riesgos asociados y la demanda hídrica en cada nivel de actuación. Se asegurará que los planes de gestión para el uso y la conservación de los recursos hídricos desarrollados con otras partes interesadas se han implementado. Asimismo, los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de conformidad con los requisitos de las Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle</li> </ul>	X	<p>En lo relativo a la gestión de residuos de construcción y demolición (RCD,s), se aplicarán las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCD,s, desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos constructivos incluyan un estudio de gestión de RCD,s que incluirá los objetivos a cumplir en esta materia en las obras por parte de los adjudicatarios de las mismas. Para el resto de las tipologías de residuos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no</p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p>which are not minimised by adequate measures; or</p> <p>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>		<p>tengan la consideración de RCD. Así mismo se aplicará el procedimiento específico ADIF-PE-205-003-003 Tratamiento de material ferroviario procedentes de desinstalaciones. Adif y Adif AV han integrado una serie de medidas en el 1º Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023 (actualmente en fase de información pública) cuya implantación aún no se ha sustanciado en objetivos concretos. Entre ellas hay tres que podrían alinearse con los objetivos europeos citados:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios.</li> <li>2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e integración paisajística.</li> <li>3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos de arquitectura. Las dos primeras medidas actualmente ya son de aplicación en ADIF y ADIF AV aunque no de manera procedimentada.</li> </ol> <p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello</p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
		<p>contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE). La medida incluirá las directrices recogidas en la Directiva (UE) 2018/844 relativa a la eficiencia energética.</p>
<p><i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i></p>	<p>X</p>	<p>No se espera que la medida dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el ruido, el agua o el suelo. El carácter de las actuaciones contempladas en esta inversión (tanto de la primera como de la segunda línea de actuación), como son la promoción de la eficiencia energética o el impulso del uso de la electricidad frente al combustible fósil y al cambio modal de carretera a ferrocarril, hacen prever claramente una reducción de la contaminación.</p> <p>A su vez, las actuaciones relativas al ruido como el Plan de protecciones acústicas repercutirán en una reducción de la contaminación acústica.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	<p>X</p>	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p> <p>Las evaluaciones de impacto deben, como mínimo, identificar, evaluar y mitigar cualquier impacto negativo potencial de las actividades o proyectos sobre los ecosistemas y su biodiversidad.</p> <p>Las soluciones desarrolladas deben considerar el impacto potencial que pueda producirse en relación con el atropello o muerte (colisión, electrocución, etc.) de fauna y establecer medidas de mitigación para evitar cualquier afección.</p>

<b>C6. I2</b>	<b>Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de transportes - Otras actuaciones</b>
C6. I2.2	Actuaciones seguridad vial - Adecuación túneles y protección fauna y usuarios vulnerables

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de seguridad vial y adecuación de túneles, así como de protección de fauna salvaje, y por lo tanto, el aumento o descenso de las emisiones absolutas de GEI es insignificante.
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de seguridad vial y adecuación de túneles, así como de protección de fauna salvaje, y por lo tanto, el aumento o descenso de las emisiones de contaminantes atmosféricos es insignificante.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	<b>X</b>	<p>La medida no da lugar a un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales o futuras, sino lo contrario, ya que las adecuaciones en los sistemas de las infraestructuras vulnerables a los efectos climáticos adversos como son el drenaje o la protección contra incendios mejoran la resiliencia de la misma ante eventos extremos como son los incendios o inundaciones. El diseño de estos elementos tendrá en cuenta las proyecciones climáticas a futuro de forma que estén dimensionadas de forma resiliente.</p> <p>Sin embargo, en cuanto a las actuaciones de protección de fauna salvaje, estas no tienen efectos adversos significativos sobre la adaptación al cambio climático.</p>
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	<b>X</b>	<p>En los casos en los que sea necesario para el desarrollo de estas medidas, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p> <p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p> <p>Adicionalmente, las actuaciones que se realicen en los túneles llevan aparejado, entre otras, medidas para recoger los posibles vertidos en caso de accidente; evitando de este modo la contaminación del suelo o las masas de aguas subterráneas.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	<b>X</b>	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
		<p>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</p> <p>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).</p>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>		
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems;</li> <li>or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	<p>X</p>	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

C6. I2	Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de transportes - Otras actuaciones
--------	--

C6. I2.3	Planes de acción contra el ruido en la Red Carreteras del Estado
----------	--

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		<b>X</b>	Las actuaciones incluidas dentro de los Planes de acción contra el ruido en la Red de Carreteras como la reducción del ruido de rodadura, mejora de firmes, pantallas acústicas, etc. e incluso los estudios técnicos para la elaboración de los MER no tiene un impacto significativo en la mitigación del cambio climático. Esto es, todas estas acciones no derivan en un aumento de las emisiones de GEI.
Climate change adaptation		<b>X</b>	Al igual que ocurre para la mitigación, en cuanto a la adaptación al cambio climático, el impacto de las actuaciones dentro de los Planes de acción contra el ruido en la Red de Carreteras no es significativo. La exposición y la vulnerabilidad de personas, naturaleza u otros activos al cambio climático no se verá aumentada por estas medidas.
The sustainable use and protection for water and marine resources	<b>X</b>		
The circular economy, including waste prevention and recycling	<b>X</b>		
Pollution prevention and control to air, water or land	<b>X</b>		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	<b>X</b>		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?		

<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>X</b></p> <p>En los casos en los que sea necesario para el desarrollo de estas medidas, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p> <p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>X</b></p> <p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de</p>

		residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.
<i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i>	X	No es significativo puesto que, la implementación de actuaciones para la reducción de ruido repercutirá en una menor contaminación acústica. En cuanto a las emisiones de contaminantes químicos, estos no variarán con carácter general tras la puesta en marcha de las actuaciones referidas a esta inversión.
<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i> i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?	X	En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.  Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

<b>C6. I2</b>	<b>Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de transportes - Otras actuaciones</b>
C6. I2.4	Digitalización de la Red Carreteras del Estado/ Implementación Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	Las acciones de digitalización de la Red Carreteras del Estado no aumentarán los gases de efecto invernadero, por lo que la actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en

			<p>cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida.</p> <p>En relación con los Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO, la medida no genera emisiones importantes de GEI. de hecho, la inclusión de carriles de uso exclusivo de autobuses y vehículos de alta ocupación descongestiona el tráfico en los accesos de grandes ciudades, por lo que las emisiones de GEI se verían reducidas, evitando situaciones en las que la congestión provoque que los vehículos circulen a velocidades muy bajas, en las que el rendimiento de los motores es bajo y las emisiones por kilómetro aumentan.</p>
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	X	<p>Las actuaciones de digitalización no influyen en modo alguno sobre el grado de exposición o vulnerabilidad de los activos, la infraestructura, las personas o la naturaleza en cuanto a las condiciones climáticas actuales o futuras se refiere.</p> <p>Por su parte, los carriles BUS-VAO no da lugar a un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales o futuras, ya que la modificación de la infraestructura se diseñará teniendo en cuenta las proyecciones climáticas a futuro de forma que estén dimensionadas de forma resiliente a los efectos climáticos adversos. La descongestión del tráfico favorece el margen de respuesta frente a condiciones meteorológicas extremas.</p>
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	X	<p>La digitalización de la Red de Carreteras tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental.</p> <p>En los casos en los que sea necesario para el desarrollo de la medida referente a la implementación de carriles BUS-VAO, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p>

Questions	No	Substantive justification
		<p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	<p>X</p>	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior.</i></p> <p><i>Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) .</p>

Questions	No	Substantive justification
<i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i>	X	<p>La digitalización de la red de carreteras del Estado no genera emisiones de contaminantes in-situ ni sobre la atmósfera ni sobre el agua o el suelo.</p> <p>La inclusión de carriles de uso exclusivo de autobuses y vehículos de alta ocupación descongestionan el tráfico en los accesos de grandes ciudades, por lo que las emisiones de contaminantes se verían reducidas, evitando situaciones en las que la congestión provoque que los vehículos circulen a velocidades muy bajas, en las que el rendimiento de los motores es bajo y las emisiones por kilómetro aumentan. De manera análoga, una mejora en la fluidez del tráfico repercutirá también en una disminución de la contaminación acústica.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <p>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</p> <p>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</p>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

C6. I2	<b>Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de transportes - Otras actuaciones</b>
C6. I2.5	Cielo Único Europeo - Digitalización

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	X		
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>	<b>X</b>	Aunque una mejora en la gestión del tráfico aéreo podría permitir un aumento del tráfico aéreo y, con ello, las emisiones GEI asociadas, las medidas relativas a la mejora en la gestión de rutas de manera global no generan emisiones importantes de GEI sino al contrario. La modernización de los sistemas de control de tráfico aéreo y de los sistemas de Vigilancia, la transformación Digital y Sistemas de Información y la evolución de los sistemas de comunicaciones redundan en una optimización de las rutas aéreas teniendo en cuenta, entre otras variables, la variable de cambio climático y emisiones de CO <sub>2</sub> y la disminución de la contribución de este sector del transporte
<i>Climate change adaptation: Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</i>	<b>X</b>	No es significativa la afección a la adaptación al cambio climático. La optimización de rutas a través de medidas tales como la modernización de los sistemas de control de tráfico aéreo y de los sistemas de Vigilancia, la transformación Digital y Sistemas de Información y la evolución de los sistemas de comunicaciones tienen en cuenta el factor adaptación al cambio climático puesto que muchos de los fenómenos meteorológicos derivados de la variación del clima (vientos, temperaturas, etc) pueden afectar al sector de la navegación aérea.
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i> i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or ii. to the good environmental status of marine waters?	<b>X</b>	En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.  Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i> i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?	<b>X</b>	Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) .  Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.  Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:  "1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.  2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.

Questions	No	Substantive justification
		<p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>
<p><i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i></p>	X	<p>La gestión del tráfico y de las rutas aéreas permite reducir la contaminación atmosférica en relación, principalmente al contaminante NOx mayoritario en este sector. Si bien es cierto que una mejora en la gestión del tráfico podría posibilitar un aumento en la operativa aeronáutica y aeroportuaria, de manera global la optimización de rutas permite una mejor utilización de los motores de las aeronaves reduciendo su consumo y, por tanto, las emisiones de contaminantes asociados.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <p>iv. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</p> <p>v. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</p>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

C6. I2	<b>Red Nacional Transporte: Red Transeuropea de transportes - Otras actuaciones</b>
C6. I2.6	Transformación digital MITMA

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo

			largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos relativos a la implantación e impulso de la metodología BIM en el sector público y de desarrollo del Plan de Transformación Digital del Ministerio, y por lo tanto, las emisiones absolutas de GEI no aumentarán.
Climate change adaptation		X	No se espera que los proyectos relativos a la implantación e impulso de la metodología BIM en el sector público y de desarrollo del Plan de Transformación Digital del Ministerio tengan un efecto sobre la adaptación al cambio climático, puesto que no se modifica la exposición ni la vulnerabilidad de infraestructuras o activos a las condiciones climáticas
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible nulo en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La metodología BIM permite el trabajo colaborativo entre profesionales generando una mayor eficiencia en el proceso de diseño de edificaciones e infraestructuras, aportando una visión completa del ciclo de vida de las construcciones y contribuyendo así a la circularidad y prevención de los residuos.
Pollution prevention and control to air, water or land		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos relativos a la implantación e impulso de la metodología BIM en el sector público y de desarrollo del Plan de Transformación Digital del Ministerio, y por lo tanto, las emisiones absolutas de contaminantes atmosféricos no aumentarán.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No implica afección sobre la biodiversidad o los ecosistemas

<b>C6. I3</b>	<b>Intermodalidad y Logística</b>
C6. I3.1	Desarrollo de terminales intermodales y logísticas (TILOS) estratégicas y accesos ferroviarios a los puertos

### Part 1 of the DNSH checklist

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	Esta línea de inversión incluye diversas actuaciones relacionadas con la construcción y modernización de nuevas infraestructuras ferroviarias de la red TEN-T básica, que pueden acogerse al campo de intervención 64 del anexo del Reglamento relativo al

			Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) con un coeficiente de cambio climático del 100 %. Dado el objetivo de la medida, encaminada a la transferencia modal de mercancías de la carretera al ferrocarril en el entorno portuario, promoviendo el cambio modal de mercancías por carretera a un medio de bajas emisiones como es el ferrocarril, y la naturaleza del campo de intervención apoyan directamente el objetivo de mitigación del cambio climático, esta inversión tiene un impacto negativo nulo o insignificante sobre este aspecto ambiental.
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	X	<p>No aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático ya que esta medida está encaminada a la mejora de los accesos terrestres a los puertos y terminales españoles promoviendo el cambio modal de mercancías por carretera a un medio de bajas emisiones como es el ferrocarril en el entorno portuario garantiza el aumento de la resiliencia de la infraestructura y en su diseño se tendrán en cuenta las proyecciones de las variables climáticas de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se verá mejorado con la nueva infraestructura.</p> <p>En la actualidad ADIF está realizando el análisis de riesgos frente al cambio climático de todos los proyectos cofinanciados cuya inversión sea superior a 10 millones € de acuerdo a los anexos de la Guía Técnica de la Comisión sobre la aplicación de "no causar daño significativo" en el marco de la Regulación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.</p> <p>Para el análisis de vulnerabilidad hasta ahora se ha utilizado el realizado anteriormente por el CEDEX en los siguientes informes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Informe Final (septiembre de 2013) del Grupo de Trabajo para el análisis de las necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España". Elaborado por el grupo de trabajo formado por: ADIF, RENFE, Puertos del Estado, AENA, Ineco y CEDEX, con la colaboración de: la Oficina Española de Cambio Climático y AEMET.</li> </ul>

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
		<p>- "Informe de Secciones de la red estatal de infraestructuras de transporte terrestre a las que prestar atención con prioridad por razón de variabilidad y cambio climático". Elaborado por el CEDEX con la colaboración de ADIF, ADIF Alta Velocidad y AEMET, con la colaboración de: la Fundación Biodiversidad y la Oficina Española de Cambio Climático.</p> <p>En ADIF y ADIF AV se cuenta con la Norma NAG 4-0-0.0 Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático. El objeto de aplicación de la norma son todos los proyectos cofinanciados por fondos europeos. Esta norma está basada en los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "GUIDANCE on Climate Change and Major Projects" European Commission.</li> <li>• JASPERS GUIDANCE Note "Compilation of the Climate Change Related Requirements for Major Projects in the 2014-2020 Programming Period".</li> <li>• JASPERS GUIDANCE Note "The Basics of Climate Change Adaptation Vulnerability and Risk Assessment" (Version 1. June 2017) (link).</li> <li>• "Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient" European Commission (link).</li> <li>• DG Environment – Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity in EIA (link).</li> </ul> <p>En el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de ADIF y ADIF AV (PLCCC) se contempla el objeto de la norma anterior.</p>
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ol>	<b>X</b>	<p>En todos los casos se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. En los que casos que no es de aplicación, se certifica tal circunstancia de manera motivada. En todos los casos se hace un análisis y seguimiento ambiental de la actuación.</p> <p>Asimismo, los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de conformidad con los requisitos de las Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in</li> </ol>	<b>X</b>	<p>En lo relativo a la gestión de residuos de construcción y demolición (RCD,s), se aplicarán las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCD,s, desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos constructivos incluyan un estudio de gestión de RCD,s que incluirá los objetivos a cumplir en esta materia en las obras por parte de los adjudicatarios de las mismas. Para el resto de las tipologías de residuos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no tengan la consideración de RCD. Así mismo se aplicará el procedimiento específico ADIF-PE-205-003-003 Tratamiento de material ferroviario procedentes de desinstalaciones . establece la trámites administrativos para la trazabilidad contable de los materiales/equipos procedentes del desmontaje de una instalación. Adif y Adif AV han integrado una serie de medidas en el 1º Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023 (actualmente en fase de información pública) cuya implantación aún no se ha sustanciado en objetivos concretos. Entre ellas hay tres que podrían alinearse con los objetivos europeos citados:</p>

## Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
respect to the circular economy?		<p>1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios.</p> <p>2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e integración paisajística. 3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos de arquitectura. Las dos primeras medidas actualmente ya son de aplicación en ADIF y ADIF AV aunque no de manera procedimentada.</p> <p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	X	<p>De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que esta medida de lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción de las mismas derivadas del transporte de mercancías por carretera, con un cambio modal a un modo de transporte de bajas emisiones (ferrocarril) .</p> <p>Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo a la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

<b>C6. I3</b>	<b>Intermodalidad y Logística</b>
C6. I3.2	Accesos terrestres por carretera a los puertos y terminales españoles

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	X		
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?	X	No se espera que la medida genere emisiones de gases de efecto invernadero significativas, ya que esta medida está encaminada a la mejora de los accesos terrestres a los puertos y terminales españoles, mejorando o sustituyendo los accesos existentes al entorno portuario a través de viales más seguros y directos. Es una medida encaminada a la mejora en la seguridad y la eficiencia del transporte de mercancías por carretera, tratando de optimizar y minimizar los traslados por carretera de las mismas a partir de la mejora de los accesos ya existentes en los puertos. Además, esta medida se acompañará de la instalación de puntos de recarga en la RCE como se detalla en el Componente 1.
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	X	No aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático ya que esta medida, encaminada a la mejora de los accesos terrestres a los puertos y terminales españoles, va a aumentar la resiliencia de la infraestructura, ya que en su diseño se tendrán en cuenta las proyecciones de las variables climáticas de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se verá mejorado con la nueva infraestructura.
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or	X	En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.

<p>ii. to the good environmental status of marine waters?</p>		<p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <p>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</p> <p>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</p> <p>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>	<p>X</p>	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	<p>X</p>	<p>De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que esta medida de lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción</p>

		<p>de estas emisiones derivadas del transporte de mercancías por carretera, mediante la mejora o sustitución de los accesos existentes al entorno portuario a través de viales más seguros y directos; logrando así mejoras en seguridad, eficiencia y optimización del transporte. Además, esta medida se acompañará de la instalación de puntos de recarga en la RCE como se detalla en el Componente 1.</p> <p>Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo a la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, tras puesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

<b>C6. I3</b>	<b>Intermodalidad y Logística</b>
C6. I3.3	Mejora de la accesibilidad interior de los puertos

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	X		
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

## Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p><i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</p>	X	<p>La medida, relativa a actuaciones para mejorar la accesibilidad, sostenibilidad ambiental y energética, digitalización y seguridad de las infraestructuras portuarias, no genera emisiones importantes de GEI sino todo lo contrario, ya que contribuye a los objetivos de descarbonización del transporte adoptados por medio de la mejora de la movilidad y el fomento del transporte intermodal. Las actuaciones de mejora de la accesibilidad y tránsito interno en los puertos favorecen el cambio modal del vehículo por carretera al tren mayoritariamente electrificado.</p>
<p><i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</p>	X	<p>No aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático pues la modificación o nuevos accesos ferroviarios a los puertos garantiza que se va a aumentar la resiliencia de la infraestructura, ya que en su diseño se tendrán en cuenta las proyecciones de las variables climáticas de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se verá mejorado con la nueva infraestructura.</p>
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p> <p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	X	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior.</i></p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
		<p><i>Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, equipos de seguridad implantados en los puertos. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).</p>
<p><i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i></p>	<p><b>X</b></p>	<p>De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que esta medida de lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción de estas emisiones derivadas del transporte de mercancías por carretera, con un cambio modal a un modo de transporte de bajas emisiones (ferrocarril).</p> <p>Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje, y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo a la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la aficción a los cursos de agua/reservas/acuíferos.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	<p><b>X</b></p>	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

<p><b>C6. I3</b></p>	<p><b>Intermodalidad y Logística</b></p>
----------------------	--

C6. I3.4	Mejora de la sostenibilidad, digitalización y seguridad de los puertos
----------	--

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	X		
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?	X	Las actuaciones incluidas en la presente medida no suponen grandes movimientos de maquinaria ni de tierras, por lo que las emisiones de GEI generadas a partir de las mismas, se consideran insignificantes. Asimismo, las medidas de mejora de la infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma o el suministro eléctrico a buques en Barcelona (sustitución de los combustibles del transporte convencionales en buques por electricidad), tiene por objeto la reducción de las emisiones GEI durante la explotación de la infraestructura, contribuyendo a los objetivos de descarbonización del transporte. De la misma forma, la actuación sobre la instalación de nuevos equipos de climatización e iluminación en el Puerto de Algeciras, están encaminadas a maximizar la eficiencia de los mismos con lo que se reducirá su consumo energético y con ello sus emisiones GEI asociadas disminuirán.
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	X	Las actuaciones previstas en esta medida no aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático ya que no conllevan un incremento en el grado de exposición ni vulnerabilidad actual. En el caso de la medida de modificación de los sistemas de recogida y saneamiento de aguas en los puertos, se fomenta la resiliencia de la infraestructura, ya que en su diseño se tendrán en cuenta el factor del cambio climático y las proyecciones del mismo, de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se verá mejorado con la nueva infraestructura.
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:	X	En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</p> <p>ii. to the good environmental status of marine waters?</p>		<p>modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p> <p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p> <p>Las actuaciones relacionadas con la recogida de aguas y las redes de saneamiento conllevan una mejora para este objetivo medioambiental respecto a la calidad de las aguas, mediante la reducción de su potencial efecto contaminante y su afección a determinados parámetros físico-químicos incluidos en la Directiva sobre la estrategia marina.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i></p> <p>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</p> <p>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</p> <p>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>	<p>X</p>	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se registrarán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr</p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
		<p>que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, equipos de seguridad implantados en los puertos. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).</p>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	X	<p>Las emisiones de contaminantes atmosféricos derivadas de la implantación de estas acciones serán insignificantes, ya que la sustitución de los combustibles convencionales en los buques por electricidad conlleva una mejora significativa de la calidad del aire local, puesto que las emisiones de contaminantes derivadas del consumo eléctrico son nulas. Por lo tanto, la medida de suministro eléctrico a los buques resulta en una mejora significativa de la calidad del aire, especialmente en el entorno portuario, donde la contaminación atmosférica puede llegar a ser considerable. En cuanto a la posible afección a la contaminación de las aguas, las actuaciones en medidas de Sostenibilidad propuestas van en el sentido de disminución y mitigación de esas posibles afecciones, pues la mejora en los sistemas y redes de saneamiento de los puertos redundará en una menor posibilidad de existencia de fugas de contaminantes. La mejora en el tratamiento de aguas residuales reduce su potencial efecto contaminante.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, tras puesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

C6. I4	Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital
C6. I4.1	Sistemas Europeos de Gestión de Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.

Part 1 of the DNSH checklist

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y, por lo tanto, las emisiones absolutas de GEI no aumentarán.
Climate change adaptation		<b>X</b>	No se espera que los proyectos de digitalización en el sector del transporte tengan un efecto sobre la adaptación al cambio climático, puesto que no se modifica la exposición ni la vulnerabilidad de infraestructuras o activos a las condiciones climáticas
The sustainable use and protection for water and marine resources		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	<b>X</b>		
Pollution prevention and control to air, water or land		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones atmosféricas no aumentarán.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones absolutas de contaminantes atmosféricos no serán significativas derivadas de esta medida

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<p><i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</p>		
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>		
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	<p><b>X</b></p>	<p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).</p> <p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en</i></p>

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
		<p><i>el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>		
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>		

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.2	Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad de conformidad con las ETIs.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de

			infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones absolutas de GEI no aumentarán.
Climate change adaptation		X	No se espera que los proyectos de digitalización en el sector del transporte tengan un efecto sobre la adaptación al cambio climático, puesto que no se modifica la exposición ni la vulnerabilidad de infraestructuras o activos a las condiciones climáticas
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se estima que las actuaciones incluidas en la medida supongan efectos adversos sobre la biodiversidad y los ecosistemas.

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?	X	
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	X	
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	X	
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:	X	Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<p>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</p> <p>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</p> <p>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>		<p>establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>
<p><i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i></p>	<p><b>X</b></p>	<p>La introducción de sistemas de reducción de ruido en material rodante repercutirá en una reducción de la contaminación acústica. En cuanto a la variación de las emisiones de contaminantes químicos, serán insignificantes tras la puesta en marcha de las actuaciones referidas a esta inversión.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <p>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</p> <p>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</p>	<p><b>X</b></p>	



<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.3	Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones absolutas de GEI no aumentarán.
Climate change adaptation		X	No se espera que los proyectos de digitalización en el sector del transporte tengan un efecto sobre la adaptación al cambio climático, puesto que no se modifica la exposición ni la vulnerabilidad de infraestructuras o activos a las condiciones climáticas
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones absolutas de contaminantes atmosféricos no aumentarán.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se estima que las actuaciones incluidas en la medida supongan efectos adversos sobre la biodiversidad y los ecosistemas.

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<p><i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</p>		
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>		
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>iv. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>v. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>vi. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	<p><b>X</b></p>	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país</p>

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
		(excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.
<i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i>		
<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i> i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?		

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.4	Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.

**Part 1 of the DNSH checklist**

<b>Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure</b>	<b>Yes</b>	<b>No</b>	<b>Justification if 'No' has been selected</b>
Climate change mitigation	X		
Climate change adaptation	X		
The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		

Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>	X	La promoción del uso del transporte ferroviario de mercancías hace que se reduzca el uso del vehículo pesado. Esta línea de inversión está encaminada a la reducción de Gases de Efecto Invernadero causantes del cambio climático, fomentando el cambio modal al transporte ferroviario de mercancías como instrumento más eficaz para aumentar la sostenibilidad de la actividad del transporte. Estas actuaciones impulsan la contribución al cumplimiento de las estrategias, planes y programas tanto a nivel nacional como internacional en relación a la reducción de las emisiones de GEI.
<i>Climate change adaptation: Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</i>	X	Las actuaciones previstas en esta medida no aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático ya que no conllevan un incremento en el grado de exposición ni vulnerabilidad actual. Para la construcción o adaptación de nuevas infraestructuras, se fomenta la resiliencia de la infraestructura, ya que en su diseño se tendrán en cuenta el factor del cambio climático y las proyecciones del mismo, de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se verá mejorado con la nueva infraestructura.
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i> i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or ii. to the good environmental status of marine waters?	X	En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.  Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i> i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle	X	Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.  Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados

<p>iii. which are not minimised by adequate measures; or cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>	<p>(actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados - en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>
<p><i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i></p>	<p>X</p> <p>De la misma manera que ocurre con las emisiones de GEI, las emisiones de contaminantes atmosféricos se verán reducidas por implantación de políticas y medidas de cambio modal. De esta manera, se impulsa la contribución al cumplimiento de las estrategias, planes y programas tanto a nivel nacional como internacional en relación a la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.</p> <p>Para el caso de la contaminación del agua, la construcción de nuevas instalaciones de terminales Ferrocarril- Carretera, incrementaría el número de puntos en los que se producen trasvases de mercancías e intercambios de materias, con el consiguiente aumento de la probabilidad de accidentes/derrames/escapes de productos contaminantes. Una adecuada situación de estas nuevas terminales (fuera de zonas de influencia de grandes cursos y masas de agua) y una correcta planificación y gestión de planes de emergencia, evitarán el incremento del riesgo de contaminación.</p>

<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	<p><b>X</b></p>	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>
---	-----------------	--

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.5	Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	<b>X</b>		
Climate change adaptation	<b>X</b>		
The sustainable use and protection for water and marine resources		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible nulo en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida.
Pollution prevention and control to air, water or land	<b>X</b>		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		<b>X</b>	No se espera que la actividad incluida en la medida suponga efectos directos o indirectos sobre la biodiversidad o los ecosistemas.

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?	<b>X</b>	La incentivación de modos de transporte más sostenibles y la externalización de los costes ambientales está encaminada a potenciar la reducción de Gases de Efecto Invernadero causantes del cambio climático, fomentando el cambio modal al transporte ferroviario de mercancías como instrumento más eficaz para aumentar la sostenibilidad de la actividad del transporte. Esto contribuye al cumplimiento del objetivo de reducción de un 40% en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea.
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	<b>X</b>	No se espera un aumento en los efectos adversos sino al contrario, ya que esta medida incentivará las infraestructuras y modos de transporte que tengan en cuenta las externalidades del mismo, lo que incrementará la potencial adaptación del transporte a los efectos derivados del cambio climático.
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or ii. to the good environmental status of marine waters?		
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to: i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	X	<p>De la misma manera que ocurre con las emisiones de GEI, no se espera un aumento en las emisiones a la atmósfera, el agua y el suelo con esta medida, ya que se trata de la incentivación de medios de transporte más limpios a través de medidas que incentiven con menores externalidades ambientales, tanto de emisiones a la atmósfera, como a las aguas o la generación de residuos. Asimismo, de esta manera, se pretende contribuir al cumplimiento de los objetivos de reducción de la contaminación establecidos en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE.</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>		

<b>C6. 14</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. 14.6	Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	X		
Climate change adaptation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida.

The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se espera que la medida genere impacto sobre la biodiversidad o los ecosistemas

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>	X	Se espera que la medida genere emisiones insignificantes de GEI ya que está encaminada a la mejora de la eficiencia del sistema de transporte y al apoyo a los medios de transporte más sostenibles, en particular al transporte de mercancías por ferrocarril, lo que pretende obtener un efecto beneficioso para la mitigación del cambio climático y contribución al cumplimiento del objetivo de reducción de un 40% en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea.
<i>Climate change adaptation: Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</i>		
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i> i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or ii. to the good environmental status of marine waters?		
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i> i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its	X	La retirada de vagones se deberá realizar en conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE y siguiendo las directrices marcadas por la Directiva (UE) 2018/851 sobre los residuos.

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
iii. life cycle which are not minimised by adequate measures; or cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?		
<i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?	<b>X</b>	De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, con esta medida se pretende una reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos derivados del transporte de mercancías por carretera y la optimización del mismo por el ferrocarril debido a la creación de las autopistas ferroviarias (electrificadas), lo que se espera que impulse a la contribución al cumplimiento de los objetivos de reducción de la contaminación establecidos en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE.  Respecto a la adquisición, renovación o adecuación de vagones incluidos en esta inversión, no existe un aumento significativo de las emisiones, aunque se deben tener en cuenta las generadas durante el montaje, el transporte y el uso del nuevo parque de vagones (no significativas proporcionalmente) , así como la gestión de los vagones que se retiren al final de su vida útil. Todos estos procesos se llevan a cabo de acuerdo a la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.
<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>		

<b>C6. 14</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. 14.7	Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	<b>X</b>		

Climate change adaptation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida.
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se espera que la medida genere impactos sobre la biodiversidad o los ecosistemas

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?	X	No se espera que la medida genere emisiones significativas de GEI ya que es una medida encaminada a la reducción de las mismas a partir del cambio de flota de las locomotoras para potenciar los modos de transporte propulsados por energías alternativas bajas en emisiones y más sostenibles, con la que obtener un efecto beneficioso para la mitigación del cambio climático y un impulso a la contribución al cumplimiento del objetivo de reducción de un 40% en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea.
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?		
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>		
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> </ul>	X	La retirada de los motores diésel se realizará en conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE. Los aceites usados se recogerán por separado, salvo que la recogida separada no sea técnicamente viable teniendo en cuenta las buenas prácticas, como establece la Directiva (UE) 2018/851 sobre los residuos.

**Part 2 of the DNSH checklist**

<b>Questions</b>	<b>No</b>	<b>Substantive justification</b>
ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?		
<i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?	<b>X</b>	De la misma manera que ocurre con las emisiones de GEI, la incentivación de la renovación de flota de locomotoras diésel a locomotoras propulsadas por energías limpias de bajas emisiones supondría una importante reducción de contaminantes como el NOx y el material particulado de este tipo de vehículos para las tecnologías planteadas, por lo que se considera una medida que impulsa la contribución al cumplimiento de las estrategias, planes y programas tanto a nivel nacional como internacional en relación a la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.
<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>		

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.8	Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información (Reglamento Delegado (UE) N° 885/2013).

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	<b>X</b>		
Climate change adaptation	<b>X</b>		
The sustainable use and protection for water and marine resources	<b>X</b>		
The circular economy, including waste prevention and recycling	<b>X</b>		

Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		

**Part 2 of the DNSH checklist**

Questions	No	Substantive justification
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?	X	Se espera la generación de emisiones insignificantes de GEI ya que es una media encaminada a la mejora en la seguridad y la eficiencia del transporte de mercancías por carretera, tratando de optimizar y minimizar los traslados por carretera de las mismas a partir creación de áreas de estacionamiento seguras y conectadas a los Sistemas de Transporte Inteligente (ITS), en las cuales los vehículos pesados obtienen áreas de estacionamiento adecuadas y combinadas con servicios modernos
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?	X	No se esperan efectos negativos adversos sobre las condiciones climáticas actuales ni futuras, ya que se diseñarán estas áreas excluyendo zonas vulnerables frente al cambio climático y se dispondrá de todos los drenajes e infraestructuras necesarias acorde a las proyecciones climáticas a lo largo de la vida útil de la infraestructura.
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>	X	<p>En los casos en los que sea necesario para el desarrollo de estas medidas, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p> <p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised</li> </ul>	X	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p>by adequate measures; or iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>		<p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p> <p>Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados en los aparcamientos. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE)</p>
<p><i>Pollution prevention and control: Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</i></p>	<p>X</p>	<p>No se prevé un aumento significativo en las emisiones de contaminantes, ya que es una medida encaminada a la eficiencia del transporte de mercancías por carretera.</p> <p>Respecto a la posible contaminación de las aguas o el suelo, la concentración de vehículos pesados en estas áreas de Aparcamientos Seguros puede resultar en un aumento de la emisión de sustancias contaminantes para las aguas, bien por la propia acumulación de contaminantes emitidos por los vehículos como por las posibles fugas/derrames accidentales. Para evitar que se creen puntos con posibilidad de ser fuentes de contaminación, se tomarán medidas en dos sentidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- adecuada ubicación de los aparcamientos seguros, alejados de cursos y masas de agua importantes</li> <li>- instalación de sistemas de depuración y control de vertidos</li> </ul>

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <p>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</p> <p>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</p>	<b>X</b>	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.9	Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones absolutas de GEI no aumentarán.
Climate change adaptation		<b>X</b>	No se espera que los proyectos de digitalización en el sector del transporte tengan un efecto sobre la adaptación al cambio climático, puesto que no se modifica la exposición ni la vulnerabilidad de infraestructuras o activos a las condiciones climáticas
The sustainable use and protection for water and marine resources		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	<b>X</b>		
Pollution prevention and control to air, water or land		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque se trata de proyectos

			de digitalización y mejora de infraestructuras y servicios del transporte, y por lo tanto, las emisiones absolutas de contaminantes atmosféricos no aumentarán.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se espera que los proyectos de digitalización en el sector del transporte tengan impactos relevantes sobre la biodiversidad ni los ecosistemas.

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<i>Climate change mitigation</i> : Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation</i> : Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?		
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources</i> : Is the measure expected to be detrimental: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>		
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling</i> : Is the measure expected to: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	X	Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE)
<i>Pollution prevention and control</i> : Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?		

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>		

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.10	Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras
C6. I4.12	Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	<b>X</b>		
Climate change adaptation		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque ni la puesta en marcha de infraestructuras de reabastecimiento de combustibles alternativos ni el resto de acciones de apoyo al despliegue tanto de combustibles alternativos (GNL e Hidrogeno) en Puertos y Aeropuertos, y el reabastecimiento combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras no influyen en modo alguno sobre el grado de exposición o vulnerabilidad de los activos, la infraestructura, las personas o la naturaleza en cuanto a las condiciones climáticas actuales o futuras se refiere
The sustainable use and protection for water and marine resources	<b>X</b>		
The circular economy, including waste prevention and recycling	<b>X</b>		
Pollution prevention and control to air, water or land	<b>X</b>		

The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	X		
---	---	--	--

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<p><i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i></p>	X	<p>La medida no genera emisiones significativas de GEI, ya que contribuye a los objetivos de descarbonización del transporte adoptados por medio de la sustitución de los combustibles del transporte convencionales a combustibles más limpios. En el caso de los vehículos que sean propulsados con GNL, las emisiones de GEI experimentan un cierto descenso, mientras que, en el caso del hidrógeno y la electricidad, las emisiones directas de GEI serían nulas, contribuyendo al cumplimiento del objetivo de reducción de un 40% en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea del transporte. Este despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos es también necesario para cumplir con la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.</p> <p>En cuanto a la implantación de GNL (para el caso de buques y de vehículos por carretera) como combustible, se considera que no causa un daño significativo puesto que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teniendo en cuenta las infraestructuras y la composición actual de las flotas de vehículos y buques, la implantación de GNL en complementación al hidrógeno y la electricidad resulta en un desempeño ambiental significativamente mejor, teniendo además en cuenta que la transición a tecnologías neutras en carbono (hidrógeno, electricidad) es progresiva y no puede implantarse en su totalidad a corto plazo, por lo que el uso de GNL tiene un carácter transitorio.</li> <li>- No se producirán situaciones de bloqueo ambiental, puesto que el GNL complementa tecnologías con un impacto aún menor (hidrógeno, electricidad) que no actualmente no pueden desplegarse al 100% a corto plazo teniendo en cuenta la infraestructura y locomotoras actuales. Es decir, el GNL no sustituye a la electricidad ni al hidrógeno, sino a las tecnologías convencionales (fuelóleo en buques y gasolina o gasoil en vehículos por carretera) que aún permaneciesen durante la progresiva transición a tecnologías neutras en carbono.</li> </ul> <p>A su vez la infraestructura potenciara, en el momento de la construcción, el transporte (y/o almacenamiento) de gases bajos en carbono.</p>
<p><i>Climate change adaptation: Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</i></p>		
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i></p> <p>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</p>	X	<p>En los casos en los que sea necesario para el desarrollo de estas medidas, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013. Se aplicarán los pasos de mitigación necesarios para la protección del medio ambiente, así como una evaluación del impacto en el estado del</p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p>ii. to the good environmental status of marine waters?</p>		<p>agua, de acuerdo con la Directiva 2000/60/CE, y se abordarán los riesgos identificados en el diseño de la medida.</p> <p>Los riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico se identificarán y abordarán de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.</p>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <p>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</p> <p>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</p> <p>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</p>	<p>X</p>	<p>Todas las actuaciones contempladas en la Medida se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.</p> <p>Las actuaciones contempladas en la Medida cumplirán lo exigido por la próxima Ley de residuos y suelos contaminados (actualmente a información pública), que en el artículo 30 de su anteproyecto indica:</p> <p><i>“1. A partir del 1 de enero de 2022, los residuos de la construcción y demolición deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos.</i></p> <p><i>2. En las obras de demolición, deberá asegurarse la retirada y el manejo seguro de las sustancias peligrosas.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada selectiva de las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior. Reglamentariamente, se determinarán los casos y el calendario en los que será obligatorio llevar a cabo una demolición selectiva.”</i></p> <p>Tal y como establece el Real Decreto 105/2008, las obras promovidas por las administraciones públicas deberán fomentar las medidas para la prevención de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su valorización. Además, velarán por que en la fase de proyecto se tengan en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos en la fase de construcción y de explotación, y aquellas que favorezcan el desmantelamiento ambientalmente correcto de la obra al final de su vida útil. Ello contribuirá a la consecución del objetivo europeo marcado por la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos (transpuesta mediante Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados), de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados - en peso- en el país (excluyendo los residuos 17 05 04), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la revalorización de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.</p>

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	X	<p>La medida no genera emisiones significativas de contaminantes atmosféricos, ya que la sustitución de los combustibles del transporte convencionales (gasolina y gasóleo) por combustibles alternativos (en este caso, gas natural licuado e hidrógeno) conlleva una mejora significativa de la calidad del aire. El uso GNL conlleva importantes reducciones en las emisiones de NOx y partículas de los vehículos, mientras que las emisiones de contaminantes del hidrógeno y electricidad son nulas. Por lo tanto, el despliegue de la infraestructura necesaria para la utilización de estos combustibles alternativos resulta en una mejora significativa de la calidad del aire, especialmente en el entornos urbanos, portuarios y aeroportuarios, donde la contaminación atmosférica puede llegar a ser considerable. Con respecto a la contaminación de aguas, se trata de instalaciones en donde se produce un trasiego de combustibles.</p> <p>Los criterios de elegibilidad de esta medida asegurarán la reducción de emisiones contaminantes garantizando que los proyectos beneficiarios de infraestructuras de suministro de combustibles alternativos, también permitirán en el momento de su construcción el suministro de gases renovables y bajos en carbono.</p> <p>No se espera que la medida de lugar a un aumento de emisiones al agua en tanto que se adoptarán las normativas que se aplican a este tipo de instalaciones de estaciones de servicio y abastecimiento de combustibles, adaptándolas además a las particularidades de los nuevos productos (GNL e Hidrógeno).</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>	X	<p>En los casos en los que sea necesario, se asegurará el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013 en lo relativo a evaluación de impacto ambiental y en la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013.</p> <p>Así mismo, se impulsará el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el R.D. 1997/1995, en la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p>

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.11	Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores

Part 1 of the DNSH checklist

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	La renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos más sostenibles contribuyen significativamente a la mitigación del cambio climático y a la mejora de la eficiencia energética y a la sostenibilidad social, económica y medioambiental. De este modo se mejorará la eficiencia energética conforme a lo establecido Directiva 2010/31/EU. Por tanto, esto contribuirá a menores consumos y, por tanto, a unas menores emisiones GEL.
Climate change adaptation		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto es debido a que las actuaciones previstas, no aumentarán significativamente los efectos adversos de adaptación al cambio climático ya que no conllevan un incremento en el grado de exposición ni vulnerabilidad de las personas o la naturaleza.
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Es una medida encaminada a impulsar recursos innovadores para la ejecución de pavimentos sostenibles, y ninguna de estas acciones supone una degradación medioambiental relacionado con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico, pues no requiere de nuevas captaciones de agua, potenciales vertidos ni degradación de cauces ni del medio marino.
The circular economy, including waste prevention and recycling		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se debe a que la medida consiste en ayudas a empresas contratistas de conservación y construcción de carreteras para la ejecución de pavimentos sostenibles que reduzcan la huella de carbono y el ruido neumático-pavimento.
Pollution prevention and control to air, water or land		X	De igual manera que ocurre con las emisiones GEL, no se espera que la medida dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
			suelo. El carácter general de las actuaciones contempladas hace prever claramente una reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.  Además, se adoptarán medidas para reducir el ruido neumático-pavimento y se ejecutarán las actuaciones asociadas a esta medida siempre cumpliendo la normativa de aplicación vigente en cuanto la posible contaminación de suelos y agua.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		<b>X</b>	Las acciones enmarcadas en esta medida, por su naturaleza, no tienen impacto sobre la biodiversidad y los ecosistemas.

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.13	Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation	<b>X</b>		
Climate change adaptation		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque la sustitución de motores de buques o la adquisición de nuevos buques no influyen en modo alguno sobre el grado de exposición o vulnerabilidad de los activos, la infraestructura, las personas o la naturaleza en cuanto a las condiciones climáticas actuales o futuras se refiere
The sustainable use and protection for water and marine resources		<b>X</b>	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico.
The circular economy, including waste prevention and recycling	<b>X</b>		

Pollution prevention and control to air, water or land	X		
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se espera que la medida genere impacto sobre la biodiversidad o los ecosistemas

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<i>Climate change mitigation: Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</i>	X	<p>La medida no genera emisiones significativas de GEI, ya que contribuye a los objetivos de descarbonización del transporte adoptados por medio de la sustitución de los combustibles del transporte convencionales por combustibles alternativos como GNL, hidrógeno y baterías eléctricas. En el caso de los motores propulsados con GNL, las emisiones de GEI experimentan un cierto descenso, mientras que en el caso del hidrógeno, las emisiones de GEI serían nulas. Las emisiones de GEI derivadas del consumo eléctrico con baterías dependerá del origen de la energía eléctrica con la que se ha cargado la misma. El mix energético actual de la red, así como las previsiones de despliegue de energías renovables en los próximos años aseguran que las emisiones de GEI derivadas del consumo eléctrico serán significativamente inferiores a las que se pudieran producir por medio de combustibles convencionales en buques. De esta manera se contribuiría al cumplimiento del objetivo de reducción de un 40% en 2030 de las emisiones (con respecto a 1990) de gases de efecto invernadero incluidos en el actual Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea del transporte. Este despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos es también necesario para cumplir con la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.</p> <p>En cuanto a la implantación de GNL como combustible, se considera que no causa un daño significativo puesto que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teniendo en cuenta la infraestructura y la composición actual de los buques, la implantación de GNL en complementación al hidrógeno y la electricidad resulta en un desempeño ambiental significativamente mejor, teniendo además en cuenta que la transición a tecnologías neutras en carbono (hidrógeno, electricidad) es progresiva y no puede implantarse en su totalidad a corto plazo, por lo que el uso de GNL tiene un carácter transitorio.</li> <li>- No se producirán situaciones de bloqueo ambiental, puesto que el GNL complementa tecnologías con un impacto aún menor (hidrógeno, electricidad) que actualmente no pueden desplegarse al 100% a corto plazo teniendo en cuenta la infraestructura y buques actuales. Es decir, el GNL no sustituye a la electricidad ni al hidrógeno, sino a las tecnologías convencionales (fuelóleo) que aún permaneciesen durante la progresiva transición a tecnologías neutras en carbono.</li> </ul>
<i>Climate change adaptation: Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</i>		

Part 2 of the DNSH checklist

Questions	No	Substantive justification
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>		
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?</li> </ul>	<p>X</p>	<p>La retirada de motores antiguos se realizará en conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE y siguiendo las directrices marcadas por la Directiva (UE) 2018/851 sobre los residuos. La medida considerará las directrices marcadas en la Orden APM/206/2018, de 22 de febrero, por la que se establecen los criterios para determinar cuándo el fuel recuperado procedente del tratamiento de residuos MARPOL tipo c para su uso como combustible en buques deja de ser residuo con arreglo a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.</p> <p>En cuanto a los motores propulsados con energías alternativas, cabe destacar el consumo de materias primas (litio, níquel cobalto magnesio y grafito) necesario para la fabricación de baterías. Se adoptarán medidas que reduzcan la dependencia de la UE de las importaciones de materias primas, facilitando el acceso a fuentes primarias y secundarias dentro de la UE. Además, se garantizará también un suministro seguro y sostenible proveniente de terceros países ricos en estos recursos. El uso de materias primas producidas de manera sostenible es crucial para la huella ambiental de la batería.</p> <p>Se seguirán todas las directrices recogidas en la Directiva 2006/66/CE relativa a pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores, así como lo expuesto en el informe de la Comisión al parlamento europeo sobre la ejecución del Plan de acción estratégico para las baterías.</p> <p>La medida tenderá a cumplir las directrices recogidas en la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, con el objeto de favorecer la implantación de estos combustibles alternativos que favorecen la circularidad, así como lo expuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2019/1745 por el que se completa y modifica la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior, el suministro de hidrógeno para el transporte por carretera y el suministro de gas natural para el transporte por carretera y por vías navegables y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión.</p>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	<p>X</p>	<p>La medida no genera emisiones significativas de contaminantes atmosféricos, ya que la sustitución de los motores de combustión convencionales de los buques por otros propulsados por combustibles alternativos (GNL, hidrógeno, híbridos y baterías) conlleva una mejora significativa de la calidad del aire. El uso GNL conlleva importantes reducciones en las emisiones de NOx y partículas de los vehículos, mientras que las emisiones de contaminantes del hidrógeno y de las baterías son nulas. Por lo tanto, la medida de sustitución de motores de buques o adquisición de nuevos que empleen estos combustibles alternativos resulta en una mejora significativa de la calidad del aire, especialmente en los entornos portuario y aeroportuario, donde la contaminación atmosférica puede llegar a ser considerable.</p>

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems: Is the measure expected to be:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or</li> <li>ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</li> </ul>		

<b>C6. I4</b>	<b>Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital</b>
C6. I4.14	Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.
C6. I4.15	Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local.

**Part 1 of the DNSH checklist**

Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure	Yes	No	Justification if 'No' has been selected
Climate change mitigation		X	Las actividades apoyadas por la medida tienen un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque estas acciones de apoyo a las nuevas tecnologías y la innovación serán eficientes desde el punto de vista energético, y por lo tanto, los gases de efecto invernadero no aumentarán.
Climate change adaptation		X	Las actividades apoyadas por la medida tienen un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque las actuaciones de digitalización no influyen en modo alguno sobre el grado de exposición o vulnerabilidad de los activos, la infraestructura, las personas o la naturaleza en cuanto a las condiciones climáticas actuales o futuras se refiere
The sustainable use and protection for water and marine resources		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. La medida no dará lugar a riesgos de degradación medioambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y del estrés hídrico
The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
Pollution prevention and control to air, water or land		X	La actividad apoyada por la medida tiene un impacto previsible insignificante en este objetivo medioambiental, teniendo en cuenta tanto los efectos directos como los principales efectos indirectos a lo largo del ciclo de vida. Esto se garantiza porque los nuevos equipos y sistemas contemplados por la medida no generan emisiones de contaminantes in-situ ni sobre la atmósfera ni sobre el agua o el suelo.
The protection and restoration of biodiversity and ecosystems		X	No se espera que las actuaciones incluidas en la medida generen impactos directos o indirectos sobre la biodiversidad o los ecosistemas

**Part 2 of the DNSH checklist**

<i>Questions</i>	<i>No</i>	<i>Substantive justification</i>
<i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?		
<i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?		
<i>The sustainable use and protection of water and marine resources:</i> Is the measure expected to be detrimental: iii. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or iv. (ii) to the good environmental status of marine waters?		
<i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:</i> Is the measure expected to: i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or iii. cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy?	X	Se tomarán medidas que aumente la durabilidad la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se adoptarán medidas adecuadas para que se apliquen los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los RAEE establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).
<i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?		
<i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be: i. significantly detrimental to the good condition and resilience of ecosystems; or ii. detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?		

