

EXPRESIONES DE INTERÉS PARA LA SELECCIÓN DE OPERACIONES A COFINANCIAR POR LA EDUSI CIEZA 2025 CIUDAD INTEGRADORA

1 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD EJECUTORA		
DEPARTAMENTO/ÁREA/UNIDAD:		
DEPARTAMENTO DE OBRAS, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS		
RESPONSABLE		
1 ^{ER} APELLIDO:	2 ^º APELLIDO:	NOMBRE:
RODRÍGUEZ	VALDEROMAR	IGNACIO
D.N.I. /PASAPORTE:	DIRECCIÓN:	
50716069-B	PLAZA MAYOR,1	
TELÉFONO:	FAX:	E-MAIL:
968760800 EXT. 1472		Ignacio.rodriguez@cieza.es
LOCALIDAD:	CÓD. POSTAL:	
CIEZA	30530	
CONCEJALÍA DE LA QUE DEPENDE LA UNIDAD:		
URBANISMO		

2 DATOS DE LA OPERACIÓN SOLICITADA			
NOMBRE DE LA ESTRATEGIA: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado Cieza 2025 Ciudad Integradora			
DENOMINACIÓN DE LA OPERACIÓN: MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE			
PROGRAMA OPERATIVO: Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2022			
ORGANISMO: Ayuntamiento de Cieza			
OBJETIVO TEMÁTICO	PRIORIDAD DE INVERSIÓN:	OBJETIVO ESPECÍFICO	ÁREA DE INTERVENCIÓN DENTRO DEL ÁREA URBANA FUNCIONAL
OT4	4e	OE 4.5.1	<input checked="" type="checkbox"/> TODO EL ÁREA URBANA <input type="checkbox"/> SUBÁREA:
CATEGORÍAS DE INTERVENCIÓN	043. Infraestructura y fomento de transporte urbano limpio (con equipos y material rodante).		
	090. Carriles para bicicletas y caminos peatonales.		
CÓDIGO LA:	LÍNEA DE ACTUACIÓN DE LA EDUSI:		
4.1	Fomento de modos blandos de transporte y movilidad urbana sostenible		
JUSTIFICACIÓN	Breve descripción de los motivos que justifican la solicitud de ayuda financiera para la operación que se propone.		
<p>Según datos del Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES) de Cieza, el transporte privado y comercial es responsable del 54,79% de las emisiones globales de CO₂ derivadas del consumo de energía en el municipio. El consumo de gasóleo A referido a turismo es el de mayor peso, alcanzando el 89% de estas emisiones.</p> <p>Por tanto, resulta necesario actuar frente a la elevada contaminación atmosférica por transporte privado a motor y a la contaminación acústica que genera, fomentando modos blandos de transporte como el peatonal, y evitando la saturación del transporte privado a motor en el área urbana y,</p>			

EXPRESIÓN DE INTERES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

principalmente, en el casco urbano, en línea con las propuestas recogidas en el PMUS.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA OPERACIÓN

Uno de los pilares en los que se basa el PMUS de Cieza los constituye el Plan de **Modos Blandos**, consolidando los desplazamientos a pie en el núcleo urbano, fomentando el potencial de uso de la bicicleta y, en general, aumentar la calidad y habitabilidad del entorno urbano. El PMUS plantea una zona central peatonal y un entorno de prioridad peatonal y ciclista que harán la ciudad mas amable para las personas y en especial para los niños y que favorecerán el turismo y el comercio local. Además, se peatonalizarán itinerarios que contactarán las principales áreas residenciales y los focos de actividad, con trazados que aporten conectividad a puntos intermedios (zonas deportivas y educativas).

La red ciclista planteada en el núcleo de Cieza tiene como función principal conectar las áreas residenciales con los focos principales de actividad, atendiendo a los equipamientos, centros de empleo y transportes más periféricos, que conforman una oportunidad para el uso de la bicicleta. También se desarrollarán carriles bici en la ribera del Segura como medida de cohesión y regeneración urbana, y de potencial turístico

Como alternativa para los ciudadanos que no podrán acceder con su vehículo a las zonas peatonales con tráfico restringido, se habilitarán **aparcamientos disuasorios** e inteligentes que ofrecerán la posibilidad de albergar sistemas de aparcamiento de bicis y se crearán intercambiadores de diferentes modos de transporte para favorecer la intermodalidad en el transporte y el acceso al centro urbano en modos blandos (peatonal y bicicleta), así como estableciendo una parada de autobús en las inmediaciones si no la hubiera. Igualmente, los aparcamientos disuasorios podrán disponer de **puntos de carga para vehículos eléctricos**, con el fin de favorecer el uso de vehículos menos contaminantes.

El uso del vehículo eléctrico (VE) supone un elevado impacto en el entorno urbano, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica, así como el consumo energético en el área urbana. El desarrollo de infraestructuras de carga destinadas a los vehículos eléctricos, tanto automóviles, como motocicletas, vehículos de carga o cuadríciclos ligeros, será parte de esta operación. Esta infraestructura podrá incorporar tanto sistemas de carga lenta como rápida, y será gestionada por los servicios de recarga energética debidamente habilitado para ofrecer tal servicio. Se podrán ubicar en los aparcamientos públicos disuasorios e inteligentes.

OBJETIVOS DE LA OPERACIÓN

Implementar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y documentos complementarios.

RESULTADOS ESPERADOS DE LA OPERACIÓN

- Reducción de los viajes particulares en modo motorizado
- Aumento de los desplazamientos peatonales internos y a centros educativos y deportivos
- Incremento de los viajes en transporte público urbano reduciendo los viajes particulares en modo motorizado
- Fomento de modos blandos de transporte como los desplazamientos peatonales, la bicicleta o vehículos motorizados no contaminantes reduciendo las emisiones GEI
- Aumento de uso de vehículos con energías alternativas (VEA)

POBLACIÓN BENEFICIARIA (Nº DE HABITANTES)	35.064
---	--------

FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	DURACIÓN EN MESES
-----------------	--------------	-------------------

EXPRESIÓN DE INTERES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

01/12/2018	31/12/2022	49 meses
IMPORTE TOTAL OPERACIÓN	PORCENTAJE COFINANCIACIÓN UE	IMPORTE AYUDA FEDER
720.000,00 €	80%	576.000,00 €
PORCENTAJE DE GASTOS RELATIVOS E INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN		0,01 %
<p>Según establece el Anexo III del Reglamento Delegado (UE) n.º 480/2014, la ayuda FEDER se calculará como el gasto subvencionable de la operación multiplicado por la tasa de cofinanciación correspondiente a la región en que se ubica.</p> <p>La ayuda FEDER podrá minorarse hasta el importe resultante de aplicar la tasa obtenida como cociente entre la ayuda y el gasto programados en las aplicaciones informáticas Fondos 2020 y SFC 2014 (efecto del redondeo), si así resultase de las operaciones de cierre del programa.</p>		

AÑO	IMPORTE ADJUDICADO		IMPORTE EJECUTADO	
	ANUAL	ACUMULADO	ANUAL	ACUMULADO
2018	15.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €
2019	15.000,00 €	30.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €
2020	450.000,00 €	480.000,00 €	50.000,00 €	75.000,00 €
2021	220.000,00 €	700.000,00 €	400.000,00 €	475.000,00 €
2022	20.000,00 €	720.000,00 €	275.000,00 €	720.000,00 €

FORMA DE EJECUCIÓN DE LA OPERACIÓN	Administración directa (medios propios)	<input checked="" type="checkbox"/>
	Subvenciones a terceros	<input type="checkbox"/>
	Contratación con terceros	<input checked="" type="checkbox"/>
	Encomienda de gestión	<input type="checkbox"/>

Finalizada la operación, ¿está previsto que los usuarios paguen directamente por los servicios que se presten?	SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
En caso afirmativo, los ingresos se abonarán en concepto de	Tasas por utilización de la infraestructura	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Venta/arrendamiento de terreno/edificio	<input type="checkbox"/>		
	Pago de servicios	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Otros conceptos	<input type="checkbox"/>		
¿Se prevé la utilización de costes simplificados en esta operación?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input checked="" type="checkbox"/>
NOMBRE DEL ORGANISMO CON SENDA FINANCIERA (OSF)	NORMA APLICABLE SOBRE LOS GASTOS SUBVENCIONABLES			
AYUNTAMIENTO DE CIEZA	Orden HFP/1979/2016, de 29 de diciembre (BOE nº 315 de 30-dic-2016), por la que se aprueban las normas sobre los gastos subvencionables de los programas operativos del FEDER para el período 2014-2020.			

COORDINACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES							
PERMISOS, ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES, LICENCIAS, AUTORIZACIONES, ETC.							
En el supuesto que el carril bici salga del límite del casco urbano, se deberán solicitar los pertinentes permisos a la Dirección General de Carreteras.							
AL MARGEN DE LAS OPERACIONES FINANCIADAS POR EL FEDER 14-20 EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DUSI APROBADA, ¿ESTÁ PREVISTO QUE LA AUTORIDAD URBANA COMPLEMENTE ESTA OPERACIÓN CON OTRAS ACTUACIONES?			<table border="1"> <tr> <td>Si</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>No</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input checked="" type="checkbox"/>
Si	<input type="checkbox"/>						
No	<input checked="" type="checkbox"/>						
En caso afirmativo							
Denominación de la actuación	Coste total de la actuación	¿Existe cofinanciación de fondos estructurales europeos?	Importe				
¿ESTA OPERACIÓN SE COMPLEMENTA CON OTRAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO POR AUTORIDADES AUTONÓMICAS O ESTATALES?			<table border="1"> <tr> <td>Si</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>No</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Si	<input type="checkbox"/>	No	<input checked="" type="checkbox"/>
Si	<input type="checkbox"/>						
No	<input checked="" type="checkbox"/>						
En caso afirmativo							
Administración que promueve la actuación complementaria	Denominación de la actuación	Coste total de la actuación	Descripción de las complementariedades y sinergias				

TIPOLOGÍA DE GASTOS	GASTOS DE PERSONAL	<input checked="" type="checkbox"/>	DESPLAZAMIENTOS	<input checked="" type="checkbox"/>
	EJECUCIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS, SERVICIOS Y SUMINISTROS	<input checked="" type="checkbox"/>	MATERIAL FUNGIBLE	<input type="checkbox"/>
	ADQUISICIÓN DE TERRENOS	<input checked="" type="checkbox"/>	CONTRIBUCIONES EN ESPECIE	<input type="checkbox"/>
	ADQUISICIÓN DE BIENES INMUEBLES	<input type="checkbox"/>	ASESORAMIENTO EXTERNO	<input type="checkbox"/>
	BIENES DE EQUIPO DE SEGUNDA MANO	<input type="checkbox"/>	COSTES INDIRECTOS	<input checked="" type="checkbox"/>
	PUBLICIDAD, COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN	<input checked="" type="checkbox"/>	COSTES DE DEPRECIACIÓN DE BIENES AMORTIZABLES	<input type="checkbox"/>

INDICADORES		
Contribución a la Prioridad de Inversión:	La operación seleccionada garantiza su contribución al logro de los objetivos y resultados específicos de la Prioridad de Inversión a la que corresponde. (PI 4e)	
INDICADOR DE RESULTADO:	R045C Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con estrategias de desarrollo urbano integrado seleccionadas	Código y Nombre del Indicador de Resultado de los definidos en el OE correspondiente, a cuyo avance contribuye la operación.

Unidad de medida:	Número de viajes	
Valor Base (2016):	11.664	
Valor Objetivo (2023):	14.000	

INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD:	EU01 Número de planes de movilidad urbana sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de estrategias urbanas integradas.	Código y Nombre de los Indicadores de Productividad que se prevén lograr con la ejecución de la operación.
Unidad de medida:	Número	
Valor estimado (2023):	1	

VALOR I.P.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	1	1	1	1	1	1	1	1	1

CONTRIBUCIÓN DE LA OPERACIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DUSI
- Implementar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
CONTRIBUCIÓN DE LA OPERACIÓN A LOS RESULTADOS ESPERADOS EN EL RESPECTIVO OE DEL POPE 2014-2020
- Incremento de los viajes en transporte público urbano reduciendo los viajes particulares en modo motorizado
- Fomento de modos blandos de transporte como los desplazamientos peatonales, la bicicleta o vehículos motorizados no contaminantes reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

Nivel de impacto en el Indicador de Resultado: (Bajo, Medio o Alto)	Medio	
Nivel de impacto en los Indicadores de Productividad: (Bajo, Medio o Alto)	Alto	
Nivel de impacto en la consecución del Marco de Rendimiento:	Bajo	El Eje-12 Urbano tiene asignada una reserva de eficacia (6% ó 7% según la región) cuya aplicación está condicionada al

(Bajo, Medio o Alto)		cumplimiento del hito intermedio de que el 15 % del gasto total del Eje-12 se halle contratado a 31 de diciembre de 2018.
Propuesta participada con:	El fomento del uso de la bicicleta, la optimización del transporte público y la ampliación del mismo en cuanto a líneas y horarios fueron temas tratados durante el proceso de participación ciudadana	Indicar si ha sido recogida también por los diferentes partidos políticos con representación municipal, agentes locales, representantes de la sociedad civil y/o la ciudadanía en general.
Indicar el grado de participación o consenso de la iniciativa propuesta: (Bajo, Medio o Alto)	Alto	En función de si dicha iniciativa ha sido recogida por un mayor número de los actores del proceso participativo mencionados en el apartado anterior).

3. REQUISITOS PARA SER CONSIDERADA "BUENA PRÁCTICA" (en su caso)		
El 50% del montante asignado para las operaciones que se propongan al OIG para su validación, debe corresponder a operaciones consideradas por éste como "buenas prácticas".		
Indicar el problema o debilidad a cuya resolución contribuye la operación:		Es preciso describir a qué problemática responde el proyecto solicitado, y cómo su puesta en marcha favorece el desarrollo regional.
Describir los elementos innovadores que incorpora:		Hay que destacar el carácter innovador de la operación, que puede estar vinculado a las tecnologías, a procesos, a servicios facilitados, a herramientas empleadas para ponerla en marcha, etc.
Grado de cobertura sobre la población a la que se dirige: (Nº y porcentaje de la población afectada)		Debe mencionarse el alcance, no sólo sobre los beneficiarios, sino también sobre la población en general del área urbana funcional.

Grado de adecuación de los resultados que se esperan obtener a los objetivos iniciales previstos: (Bajo, Medio o Alto)		Se han de destacar los principales objetivos, haciendo hincapié en qué tipo de resultados se atribuirán a la operación.
Consideración de los Principios Horizontales que contempla:		Indicar aquí cómo se han aplicado en la actuación que se propone los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, no discriminación y/o sostenibilidad ambiental.
Indicar otras políticas o instrumentos de intervención pública con las que tiene sinergias:	.	Se tendrá en cuenta si la actuación reforzará la actuación de otros fondos (tanto regionales, como nacionales, como europeos) y si contribuirá a potenciar los efectos positivos de dichas políticas o instrumentos.
Indicar la manera en la que va a comunicar la actuación entre los beneficiarios y el público en general:		

4 MEDIDAS ANTIFRAUDE		
Indicar si la unidad solicitante ha presentado con anterioridad solicitudes de carácter fraudulento	Si	<input type="checkbox"/>
	No	<input checked="" type="checkbox"/>
Indicar si ha obtenido otras ayudas para la misma operación	Si	<input type="checkbox"/>
	No	<input checked="" type="checkbox"/>
Indicar, en caso favorable en el apartado anterior, su procedencia e importe y si la suma del importe de las ayudas supera el importe de la operación		
Indicar, en caso desfavorable, si se compromete a declarar en el futuro otras	Si	<input type="checkbox"/>

ayudas para verificar su compatibilidad	No	<input checked="" type="checkbox"/>
Indicar si su Unidad puede incurrir en conflicto de interés en la selección de operaciones por la Unidad de Gestión	No, la Unidad de Gestión tiene independencia	

5 CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS DE SELECCIÓN DE OPERACIONES	
Indicar cuáles son los criterios básicos de selección que cumple la operación dentro de los establecidos para la Línea de Actuación que se encuadra	<p>Cumple los siguientes Criterios Básicos para la selección de operaciones correspondientes al OE 2.3.3 aprobados en el Comité de Seguimiento del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020 de 30 de mayo de 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Respetar los principios generales definidos en los artículos 7 y 8 de Reglamento (UE) nº1303/2013 (no discriminación, igualdad de género y desarrollo sostenible) y cumplir la legislación de la Unión y Nacional, así como de la norma de subvencionabilidad para los PO FEDER 2014-20(HFP/1979/2016) – En general, la selección de operaciones deberá estar regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, capacidad de los beneficiarios para implementar y estrategia por alineamiento con otras operaciones e instrumentos. – Además, las operaciones deberán: <ul style="list-style-type: none"> • Contribuir a la estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado. • Contribuir al programa operativo vigente. • Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones o proyectos coexistentes. • Sus gestores deberán demostrar experiencia y capacidad. <p>Y los siguientes criterios rectores específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Los proyectos financiados, formaran parte de un plan dentro de la estrategia de desarrollo urbano integrada. El Plan de movilidad tendrá en cuenta la propuesta de la Comisión sobre planes de movilidad urbana sostenible aprobada en 2013 y establecerá una serie de medidas interrelacionadas diseñadas para satisfacer las necesidades de movilidad presentes y futuras para las personas y los negocios.
Indicar cuáles son los criterios de priorización que cumple la operación dentro de los establecidos para la Línea de Actuación que se encuadra	<p>Cumple los Criterios de Priorización para la selección de operaciones correspondientes al OE 2.3.3 aprobados en el Comité de Seguimiento del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020 de 30 de mayo de 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mejor adecuación a los objetivos perseguidos por la EDUSI y al plan de implementación integral objeto de cofinanciación. – Las que mejoren el acceso a los servicios públicos básicos en toda el área urbana. – Solidez técnica de la propuesta de operación y madurez de la misma para garantizar su ejecución en forma y plazo con los mínimos riesgos – Mejor contribución al cumplimiento de indicadores de productividad de la PI 4e – Grado de integración de principios horizontales de igualdad, sostenibilidad, medioambientales y de adaptación al cambio climático

6 DECLARACIONES

DECLARO RESPONSABLEMENTE que:

- Mi departamento/unidad/servicio posee la capacidad administrativa, financiera y operativa para ejecutar la operación solicitada.
- La operación solicitada no se encuentra materialmente finalizada en el momento de presentación de la solicitud de financiación.
- La operación no incluye actividades que eran parte de una operación que ha sido, o hubiera debido ser objeto de un procedimiento de recuperación conforme al artículo 71 del RDC, a raíz de la relocalización de una actividad productiva fuera de la zona del programa operativo.
- Conozco las obligaciones que supone la aceptación de la financiación del proyecto y me comprometo a cumplir con dichas obligaciones durante la ejecución de la operación. En particular:
 - Ejecutar la operación de conformidad con la solicitud de financiación aprobada y cumplir con las normas comunitarias y nacionales.
 - Justificar los gastos ejecutados en relación al proyecto de conformidad con los requisitos y la documentación propuestos en la solicitud.
 - Cumplir con las disposiciones en materia de información y publicidad en particular las establecidas en el anexo XII del Reglamento (UE) no 1303/2013.
 - Aplicar las medidas antifraude eficaces y proporcionadas en mi ámbito de gestión, cumplir con la normativa en materia de contratación pública, evitar doble financiación, falsificaciones de documentos, etc. así como proporcionar información para la detección de posibles ‘banderas rojas’, haciéndolo extensivo a todas las personas de la unidad ejecutora participantes en la operación.

_Firma

