



DOCUMENTO QUE ESTABLECE LAS CONDICIONES DE LA AYUDA (DECA) DE LA OPERACIÓN:

OP-07.02_ELABORACIÓN ARMONIZADA DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEÓN. CASO DE ESTUDIO LEÓN NORTE

1. Programa Operativo (PO) FEDER

1.1. Título: Crecimiento Sostenible FEDER 2014-2020 PO (integrado en el Programa Operativo Plurirregional de España POPE)

1.2. CCI: 2014ES16RFOP002

1.3. Eje prioritario: 12 Eje Urbano

2. Estrategia DUSI

2.1. Nombre: EDUSI León Norte: Los barrios Entrevías

2.2. Entidad DUSI: Ayuntamiento de León

2.3. Convocatoria de ayudas FEDER: Orden HAP/1610/2016, de 6 de octubre (publicada en el BOE de 7 de octubre de 2016).

3. Organismo Intermedio de Gestión (OIG)

3.1. Nombre: Subdirección General de Desarrollo Urbano

4. Organismo Intermedio Ligero (OIL)

4.1. Nombre: Ayuntamiento de León

5. Financiación

5.1. Organismo con Senda Financiera (OSF): Ayuntamiento de León

5.2. Norma Aplicable sobre los gastos subvencionables: 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.

6. Unidad Ejecutora (UUEE)

6.1. Concejalía:

Concejalía de Régimen Interior, Movilidad y Deportes.

6.2. Unidad, departamento, servicio, área municipal u organismo autónomo:

Servicio de Infraestructuras y Movilidad del Ayuntamiento de León.

7. Operación seleccionada

7.1. OBJETIVO TEMÁTICO (OT):

OT-4. Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

7.2. Prioridad de Inversión (PI):

PI-4.5 (4e). El fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas, incluido el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas de adaptación con efecto mitigación.

7.3. OBJETIVO ESPECÍFICO (OE):

OE-4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.

Adicionalmente: OE-4.5.3. Mejora de la eficiencia energética y aumento de energía renovable en las áreas urbanas.

7.4. Campo de Intervención (CI):

CE043/ CI046:

Infraestructura y fomento de transporte urbano limpio (incluidos equipos y material rodante)

7.5. LÍNEA DE ACTUACIÓN (LA).



7.5.1. Nombre:

Mesa de movilidad e impulso de los medios de transporte alternativos

7.5.2 Código de la LA:

LA-07

7.6. Nombre de la Operación:

OP-07.01_ELABORACIÓN ARMONIZADA DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEÓN. CASO DE ESTUDIO LEÓN NORTE

7.7. Resumen de la Operación:

Los PMUS (Planes de Movilidad Urbana Sostenible) y los PACES (Planes de Acción para el Clima y la Energía Sostenible) son planes estratégicos que, aunque tienen perspectivas diferentes, comparten el mismo objetivo: la reducción de emisiones contaminantes y la promoción del desarrollo urbano sostenible.

El desarrollo y la aplicación de ambas estrategias, PIMUS y PACES, debe seguir un enfoque integrado con un alto nivel (tanto horizontal como vertical) de cooperación, coordinación y consulta entre los diferentes actores implicados y las autoridades pertinentes, mediante un enfoque transparente y participativo. Por todo ello, PMUS y PACES se influyen mutuamente, razón por la cual un enfoque coordinado maximiza las sinergias y complementariedades a través de una planificación armonizada. La armonización significa trabajar en aquellas áreas que son complementarias, de forma que ambas estrategias vayan de la mano para lograr un objetivo global, y compartan un mismo enfoque optimizando el uso de los recursos.

En este contexto, la propuesta presentada en el presente formulario persigue acometer una actuación clave y armonizada de movilidad, clima y energía para el municipio de León, y específicamente para la zona León Norte-Barrios Entrevías definida en la Estrategia DUSI, con un enfoque integrado y participativo.

Por una parte, el PIMUS es una herramienta estratégica diseñada para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas en la ciudad y sus alrededores, con el fin de conseguir una mejor calidad de vida y de minimizar los impactos sobre el medio ambiente. Se cimienta sobre las estrategias de

planificación existentes y considera en profundidad la integración, la participación y los principios de evaluación. En él se detallan los indicadores y estrategias de actuación para la mejora de la red viaria y de transporte público, de las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, del sistema de estacionamiento y de otros aspectos relevantes a la hora de determinar elementos cuantitativos y cualitativos del transporte y la movilidad con criterios de accesibilidad universal.

Por otra parte, el Ayuntamiento de León, como firmante del Pacto de los Alcaldes, se ha comprometido a cumplir el objetivo de reducir en un 40% sus emisiones de CO2 antes del año 2030 mediante la ejecución de un PACES, que abordará la reducción de la huella ecológica mediante la eficiencia energética y el uso de fuentes locales de energía renovable. Se pretende poder mitigar los efectos del clima, reducir la huella ecológica y conseguir adaptarse a los cambios futuros, teniendo en cuenta que el principal sector que afecta en el municipio al cambio climático y a la huella ecológica es el transporte. Se pretende priorizar los modos de movilidad más eficientes y menos contaminantes, habida cuenta de la elevada representación de los combustibles fósiles en el transporte.

La elaboración armonizada del PIMUS, con ambos objetivos estratégicos, contribuirá a la creación de una ciudad unificada urbanísticamente, accesible e integrada mediante una movilidad más equilibrada, facilitando la accesibilidad, la conexión entre barrios y el uso óptimo de los espacios públicos. Asimismo, permitirá fomentar el equilibrio de equipamientos por habitante y potenciará la sostenibilidad medioambiental de la ciudad que permita cumplir los objetivos de eficiencia energética y reducción del CO2 en un escenario temporal definido.

El proceso de armonización de ambas estrategias, seguirá los criterios establecidos en el desarrollo de la 'Guía de directrices para la integración de la planificación de la energía y la movilidad', del proyecto europeo H2020 SIMPLA -Sustainable Integrated Multi-sector PLanning.

La presente operación contempla:

1. Actualización armonizada del 'Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible' (PIMUS), de manera que continúe siendo una herramienta estratégica de planificación y desarrollo de los diferentes medios de transporte urbano y metropolitano, motorizado y no motorizado, para mejorar los aspectos energéticos, medioambientales, económicos y sociales de la movilidad y la accesibilidad de la ciudadanía de León.
2. Elaboración armonizada del 'Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible', para mejorar, a efectos energéticos, medioambientales, económicos y sociales, la huella ecológica de la ciudad y su adaptación al cambio climático, reduciendo la demanda de energía y adaptando la demanda energética a la oferta promoviendo la utilización de recursos energéticos locales.



3. Estas estrategias llevarán asociada la planificación de infraestructura de servicio de combustibles limpios en la zona León Norte, en concreto el hidrógeno, como fuente de energía sostenible, energéticamente eficiente y medioambientalmente limpia.

El desarrollo y la aplicación de los PIMUS y los PACES debe seguir un enfoque integrado con un alto nivel (tanto horizontal como vertical) de cooperación, coordinación y consulta entre los diferentes actores implicados y las autoridades pertinentes, mediante una perspectiva transparente y participativa, y su implementación debe ser evaluada de cerca. Por todo ello, ambos Planes se influyen mutuamente, razón por la cual un enfoque coordinado maximiza las sinergias y complementariedades a través de una planificación armonizada. La armonización significa trabajar en aquellas áreas que son complementarias, de forma que ambos Planes vayan de la mano para lograr un objetivo estratégico global, y ayuda a compartir una misma visión optimizando el uso de los recursos.

Un PMUS es una herramienta estratégica diseñada para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas en las ciudades y sus alrededores, con el fin de conseguir una mejor calidad de vida y de minimizar los impactos sobre el medio ambiente. Se cimienta sobre las estrategias de planificación existentes y considera en profundidad la integración, la participación y los principios de evaluación. Gracias a los PMUS se contribuye a alcanzar los objetivos europeos en materia de clima y energía, establecidos por los líderes de la Unión Europea. Esta planificación ha sido ampliamente promovida por la Comisión Europea, mediante el 'Plan de Acción de Movilidad Urbana' (2009) y el 'Libro Blanco del Transporte' (2011), configurándose como un nuevo concepto de planificación capaz de afrontar los problemas relacionados con el transporte en las áreas urbanas de la manera más sostenible e integradora. Los PMUS tienen como principal objetivo mejorar la accesibilidad en las áreas urbanas y proporcionar una movilidad y un transporte sostenibles y de alta calidad en las mismas y tratan de satisfacer tanto las necesidades de funcionamiento de la propia ciudad como de su zona de influencia. De esta forma, un PMUS presenta o está vinculado a una estrategia a largo plazo para el futuro desarrollo de la zona urbana y, en este contexto, para el futuro desarrollo de sus infraestructuras y los servicios de transporte y movilidad.

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) de León, actualmente en vigor, fue redactado en 2009. Éste desarrolla acciones que contribuyen a la accesibilidad y movilidad de las personas y mercancías, potenciando en el municipio sistemas de transporte más respetuosos con el entorno. El Ayuntamiento de León, consciente de la importancia que tiene la movilidad urbana sostenible como medio para compatibilizar el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, desea revisar el PIMUS aprobado, para su adaptación a las modificaciones registradas en el municipio desde su redacción así como a las relativas a normativa y movilidad.

Por otra parte, como se ha mencionado, las autoridades locales firmantes del Pacto de los Alcaldes se comprometen a cumplir el objetivo de reducir en un 40% sus emisiones de CO₂ antes del año 2030 mediante la ejecución de los PACES. Se pretende que las áreas urbanas puedan mitigar los efectos del clima y consigan adaptarse a los cambios futuros, mediante una apuesta clara por la transición energética hacia un sistema descarbonizado. El Ayuntamiento de León, como firmante del Pacto de los Alcaldes, aprobado en Junta de Gobierno Local de 4 de diciembre de 2015, se propone cumplir el mencionado objetivo de reducción de emisiones de CO₂ y aumentar su resistencia a los impactos del cambio climático mediante la ejecución de un PACES en el que se aborde la reducción de la huella ecológica del municipio mediante la eficiencia energética y el uso de fuentes locales de energía renovable. La elaboración del PACES responde al concepto de planificación integrada y enfoque integral respecto de los sistemas energéticos locales, centrándose en la reducción de la huella ecológica, la disminución de la demanda energética en sectores clave de actividad, como es el transporte, así como en la utilización de recursos locales de energía renovable para cubrir la demanda energética local. Se trata del documento clave que muestra cómo alcanzará sus objetivos la autoridad local firmante del Pacto. Sus metas y objetivos deben estar claramente identificados, y las medidas previstas deben incluir plazos, responsabilidades asignadas e impactos estimados.

Asimismo, el Ayuntamiento de León está inscrito en el 'Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO₂', habiéndosele otorgado el derecho al uso del sello 'Calculo', tras monitorizar las emisiones anualmente desde 2015. Este registro gratuito y voluntario, y fue creado en el año 2014 por el Gobierno de España, estando gestionado por la Oficina Española de Cambio Climático, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Como resultado de la monitorización anual, se ha podido comprobar que, comparando las emisiones por fuente de emisión, el sector del transporte privado y comercial es el mayor responsable tanto de consumo como de emisiones (un 32,23% del total en el último estudio, elaborado en 2019). En esa misma línea, y en consonancia con la propuesta de la ONG ambientalista internacional Greenpeace, León ha adquirido el compromiso, con fecha 19 de septiembre de 2016, de poner en marcha las medidas adecuadas para lograr que las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) causadas por la movilidad urbana del municipio se reduzcan como mínimo en un 50% en 2030 frente a los niveles alcanzados en 2012.

En este contexto, para lograr la transición energética que derive en un sistema descarbonizado, se hará necesario apostar por combustibles limpios en el sector transporte que no generen emisiones contaminantes y sean versátiles, limpios y flexibles para lograr la transición. Así, la utilización del hidrógeno se perfila como una alternativa esencial entre un conjunto de otras tecnologías, pues hace posible la integración a gran escala de energías renovables al permitir convertir y almacenar energía como un gas renovable. El hidrógeno proporciona una forma de descarbonizar segmentos en la energía, el transporte, la industria, etc., que de otro modo serían difíciles de descarbonizar. Es por ello



que se propone integrar en el proyecto la planificación de infraestructura de suministro de hidrógeno para el sector de la automoción (autobuses urbanos, camiones, turismos, etc.).

7.8. Localización:

Municipio de León.
Caso de estudio: ámbito completo de la EDUSI León Norte

7.9. Fecha de inicio:

1 de julio de 2020.

7.10. Plazo de ejecución o desarrollo:

18 meses.

7.11. Fecha estimada de conclusión:

31 de diciembre de 2021.

7.12. Importe del coste total subvencionable solicitado:

136.500,00 €

7.13. Importe de la ayuda FEDER:

68.250,00 € (50%)

7.14. Senda financiera:

	2020	2021	Totales
Elaboración del PIMUS (armonizado con el PACES)	72.075,00	64.425,00	136.500,00
Total operación	72.075,00	64.425,00	136.500,00
FEDER-EDUSI	36.037,50	32.212,50	68.250,00
Ayuntamiento de León	36.037,50	32.212,50	68.250,00

7.15. Operaciones objeto de un procedimiento de recuperación:

La Unidad Ejecutora de esta operación deberá garantizar que 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.

8. Indicadores

8.1. Contribución a la Prioridad de Inversión:

La operación contribuye de manera directa al logro de los objetivos y resultados específicos de la Prioridad de Inversión PI.4.5 (4e): El fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas, incluido el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas de adaptación con efecto de mitigación.

8.2. Indicadores de Productividad:

EU01: Número de planes de movilidad sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de EDUSIs.

8.3. Unidad de medida:

EU01: Nº (planes de movilidad)

4.4. Valor estimado 2023:

indicador	Valor total esperado 2023
EU01 (nº planes movilidad)	1

8.5. Nivel de logro estimado con la operación:

indicador	Valor logrado tras la finalización de la operación	% sobre el valor total esperado en 2023
EU01	1	100%



Junto con la justificación de gastos para las solicitudes de reembolso, se deberá proporcionar por la unidad ejecutora un informe sobre el nivel de logro de los Indicadores de Productividad estimados.

8.6. Indicadores de Resultado:

R045C. Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con estrategias de desarrollo urbano integrado seleccionadas (Millones de viajes)..

Valor de referencia	Valor total esperado 2023
3,941	4,580

Junto con la justificación de gastos para las solicitudes de reembolso, se deberá proporcionar por la unidad ejecutora un informe sobre el nivel de logro de los Indicadores de Resultado estimados.

9. Estructura de la Unidad Ejecutora

9.1. Capacidad para cumplir las condiciones del DECA:

La unidad ejecutora tiene capacidad administrativa, financiera y operativa suficiente para garantizar tanto el control como la buena gestión de la operación a realizar, a través de la asignación de los recursos humanos apropiados (con las capacidades técnicas necesarias a los distintos niveles y para las distintas funciones a desempeñar en el control y gestión de dicha operación).

FUNCIONES TÉCNICAS

- Ingeniero municipal de vías y obras.
- Técnico de Movilidad Sostenible.
- Técnico de Tráfico.

FUNCIONES ADMINISTRATIVAS

- Personal administrativo dependiente del Servicio de Infraestructuras y Movilidad.

CONTRATACIÓN DEL PROYECTO

- Servicio de Contratación: dos Técnicos de Administración General y personal administrativo dependiente.

9.2. Documentación generada:

La unidad ejecutora deberá tener un expediente independiente por cada operación cofinanciada, donde se recoja la documentación generada, y en el que se incluirán tanto los documentos administrativos como los contables, técnicos y financieros relacionados con la misma, desde el momento de arranque de la operación hasta su finalización.

10. Medidas antifraude

10.1. Control de una doble financiación:

La Unidad Ejecutora no ha obtenido hasta la fecha otras ayudas para la misma operación. La Unidad Ejecutora se compromete además a declarar en el futuro otras ayudas que pudiera obtener para la misma operación, su procedencia e importe, para verificar su compatibilidad y comprobar que la suma del importe de las ayudas no supera el importe de la operación.

10.2. Conflicto de intereses:

Las personas pertenecientes a la unidad ejecutora no incurrirán en conflicto de intereses a la hora de participar en el procedimiento de contratación pública, en cuanto a la valoración técnica de las ofertas. Se dará traslado al Servicio de Contratación de la declaración de ausencia de conflicto de intereses de las personas de la Unidad Ejecutora que participen en dicho procedimiento de contratación.

10.3. Aplicación de medidas y compromisos en la lucha contra el fraude:

La Unidad Ejecutora se compromete a implementar las medidas que recomiende el grupo de trabajo antifraude de la EDUSI LEÓN NORTE, con el fin de reducir su aparición, en torno a los siguientes ámbitos básicos: prevención, detección, notificación, corrección y persecución.

11. Pista de Auditoría

11.1. Verificaciones administrativas y sobre el terreno:

La pista de auditoría se realizará a través de un procedimiento de verificaciones administrativas y verificaciones sobre el terreno, al objeto de verificar que se ha llevado a cabo la entrega de los productos (o la prestación de servicios objeto de cofinanciación), que se ha pagado realmente el gasto



declarado por los Beneficiarios, y que dicho gasto cumple la legislación aplicable, las condiciones del Programa Operativo y las condiciones para el apoyo a la operación.

11.2. Disponibilidad de la documentación:

Se debe garantizar, por parte de la Unidad Ejecutora, la disponibilidad de todos los documentos sobre el gasto y las auditorías necesarios para contar con una pista de auditoría apropiada; en particular en lo referente a:

- Intercambio electrónico de datos.
- Sistema de contabilidad.
- Sistema para el registro y almacenamiento de datos.
- Disponibilidad de la documentación.
- Custodia de documentos.

12. Medidas de Información y Comunicación

12.1. Aspectos generales:

En todas las medidas de información y comunicación, se deberá reconocer el apoyo de los Fondos EIE a la operación, mostrando para ello el emblema de la Unión Europea y la referencia al FEDER.

En los documentos que sustenten la contratación (pliegos, anuncios, etc.) debe figurar de manera clara y concisa la participación financiera de la Unión Europea y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

La empresa adjudicataria para llevar a cabo la operación estará obligada a cumplir las obligaciones de información y publicidad establecidas en el anexo XII, sección 2.2. del Reglamento (UE) 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013, y, especialmente, las siguientes:

- En los documentos de trabajo, así como en los informes y en cualquier tipo de soporte que se utilice en las actuaciones necesarias para el objeto del contrato, aparecerá de forma visible y destacada el emblema de la UE, haciendo referencia expresa a la Unión Europea y al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).
- En toda difusión pública o referencia a las actuaciones previstas en el contrato, cualquiera que sea el medio elegido (folletos, carteles, etc.), se deberán incluir de modo destacado los siguientes elementos: emblema de la Unión Europea de conformidad con las normas gráficas

establecidas, así como la referencia a la Unión Europea y al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, incluyendo el lema “Una manera de hacer Europa”.

Además de las medidas obligatorias de publicidad derivadas de la financiación FEDER de la UE, se van a incorporar medidas de comunicación y divulgación específicas, con un Plan de Comunicación propio de esta medida, tanto entre la población general como a grupos especializados. El proceso de comunicación incluirá la elaboración de materiales, publicaciones y la organización y dación de ponencias orientadas a diferentes grupos. Asimismo se dará difusión mediática al proyecto y se espera diseminarlo ampliamente a nivel europeo como proyecto piloto de armonización PIMUS-PACES.

La normativa aplicable en materia de información y publicidad en la gestión del Fondo Europeo de Desarrollo Regional para el período 2014-2020, es la referida a continuación:

- REGLAMENTO (UE) Nº 1303/2013 DEL PARLAMENTO Europeo Y DEL CONSEJO de 17 de diciembre de 2013 por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo. Capítulo II y Anexo XII.
- REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 821/2014 DE LA COMISIÓN de 28 de julio de 2014 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) nº 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las modalidades concretas de transferencia y gestión de las contribuciones del programa, la presentación de información sobre los instrumentos financieros, las características técnicas de las medidas de información y comunicación de las operaciones, y el sistema para el registro y el almacenamiento de datos. Capítulo II.

12.2. Durante la realización de la operación:

Por la Unidad Ejecutora se cumplirá con lo establecido en el Capítulo II del Reglamento de Ejecución (UE) nº 821/2014 de la Comisión de 28 de julio de 2014.

De acuerdo al Anexo XII, sección 2.2 del Reglamento (UE) 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013, la Unidad Ejecutora, como beneficiaria de la operación, durante la realización de la operación informará al público del apoyo obtenido de los Fondos:



a) haciendo una breve descripción en su sitio de Internet, en caso de que disponga de uno, de la operación, de manera proporcional al nivel de apoyo prestado, con sus objetivos y resultados, y destacando el apoyo financiero de la Unión;

De ser pertinente, el beneficiario se asegurará de que las partes que intervienen en la operación han sido informadas de la financiación de la misma por el FEDER.

Cualquier documento relacionado con la ejecución de una operación que se destine al público o a los participantes, incluidos los certificados de asistencia o de otro tipo, contendrá una declaración en la que se informe de que el programa operativo ha recibido apoyo del Fondo.

El proceso de comunicación incluirá la elaboración de materiales, publicaciones y la organización y dación de ponencias orientadas a diferentes grupos. Asimismo se dará difusión mediática al proyecto y se espera diseminarlo ampliamente a nivel europeo como proyecto piloto de armonización.

Por la Unidad Ejecutora se realizarán y se dará traslado de las medidas realizadas, tanto a la Responsable de Comunicación de la EDUSI, como a la Oficina Técnica de Gestión de la EDUSI.

12.3. Tras la conclusión de la operación:

Por la Unidad Ejecutora se cumplirá con lo establecido en el Capítulo II del Reglamento de Ejecución (UE) nº 821/2014 de la Comisión de 28 de julio de 2014.

Por la Unidad Ejecutora se realizarán y se dará traslado de las medidas realizadas, tanto a la Responsable de Comunicación de la EDUSI, como a la Oficina Técnica de Gestión de la EDUSI.

13. Otros

13.1. Inclusión en la lista de operaciones:

La aceptación de la ayuda supone permitir la inclusión de la operación y sus datos en la lista de operaciones por PO que la Autoridad de Gestión mantendrá para su consulta a través de la web.

14. Condiciones específicas para esta operación

- No se utilizará el modelo de costes simplificados del tipo de tanto alzado.
- No hay ni habrá subvenciones o ayudas reembolsables.

- No hay ni habrá ayudas del estado.
- No hay ni habrá costes indirectos subvencionables.
- No se subvenciona la adquisición de terrenos y bienes inmuebles.
- La operación no es un instrumento financiero.
- No existe excepción respecto a la ubicación de la operación.
- La operación no forma parte de un Gran Proyecto.
- La operación no forma parte de una Inversión Territorial Integrada (ITI).
- El DECA deberá ser aceptado expresamente por el Concejal-Delegado de Seguridad y Movilidad, como responsable de la Unidad de Ejecución.

Anexo.- Adicionalmente se adjuntará la siguiente Información adicional solicitada por Galatea 2020 por la Unidad Ejecutora:

- a. Descripción detallada de la operación (entre 3.000 y 6.000 caracteres)
- b. Descripción detallada de los objetivos de la operación (entre 3.000 y 6.000 caracteres)
- c. Descripción de los resultados esperados de la operación (entre 1.500 y 2.500 caracteres)
- d. Contribución de la operación a los objetivos de la Estrategia DUSI (entre 1.500 y 2.500 caracteres)
- e. Contribución de la operación a los resultados esperados en el respectivo OE del PO de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (entre 1.500 y 2.500 caracteres)