

EXPRESIÓN DE INTERÉS

– ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO, SOSTENIBLE E INTEGRADO
“TORRE PACHECO: TIERRA DE CONTRASTES” –

I. Datos de la Operación:

Identificación:

CÓDIGO DE LA OPERACIÓN (a rellenar por la Unidad de Gestión):	
NOMBRE DE LA OPERACIÓN:	IMPULSO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE AYUNTAMIENTO DE TORRE PACHECO
BENEFICIARIO (Unidad ejecutora promotora de la Operación):	Concejalía de Urbanismo

Línea de actuación:

LÍNEA DE ACTUACIÓN / ACTUACIÓN DE LA EDUSI EN LA QUE SE ENMARCA:	Línea de actuación 2. – Implantación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
---	---

Encaje en el Programa Operativo Plurirregional de España (POPE) FEDER 2014–2020:

OBJETIVO TEMÁTICO:	OT4: Favorecer la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores.
OBJETIVO ESPECÍFICO	O.E. 4.5.1 Fomento de la movilidad urbana sostenible: Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana–rural, mejoras red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de Suministro de energías limpias.
PRIORIDAD DE INVERSIÓN	PI 4.e: Fomento de estrategias de reducción de 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.
CATEGORÍA DE INTERVENCIÓN	CI046/CE043: Infraestructura y fomento de transporte urbano limpio (incluidos equipos y material rodante) – 100%
ORGANISMO INTERMEDIO “LIGERO”:	Ayuntamiento de Torre Pacheco
ORGANISMO CON SENDA FINANCIERA:	Ayuntamiento de Torre Pacheco
ORGANISMO INTERMEDIO DE GESTIÓN:	Dirección General de Cooperación Autonómica y Local del Ministerio de Política Territorial y Función Pública

Datos básicos:

PRESUPUESTO TOTAL DE LA OPERACIÓN:	320.668,32 €
PRESUPUESTO SUBVENCIONABLE:	320.668,32 €.
PRESUPUESTO A FINANCIAR POR LA EDUSI:	320.668,32 €.
FECHA DE INICIO:	23/03/21
FECHA DE FINALIZACIÓN:	30/10/2023



II. Características de la Operación:

1. Descripción de la operación.

La operación tiene como objetivo impulsar la Movilidad Urbana Sostenible, de Torre Pacheco. Para ello se centrará en actuaciones que, unidas a las que está planificando el Ayuntamiento fuera de la EDUSI, provoquen una menor cantidad de tráfico y luchen contra contaminación atmosférica, de forma que se mejore la movilidad de Torre Pacheco y favorezca el camino hacia la consecución de una movilidad sostenible en el municipio

Se han dividido en dos fases las actuaciones a realizar:

Fase 1: Actualización de la situación de la movilidad en el municipio.

Aunque el municipio de Torre Pacheco dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2010), se considera desde la unidad ejecutora que es necesario realizar estudio previo, que impulse la movilidad sostenible del municipio, analizando y actualizando las medidas que están contenidas en el actual PMUS de Torre Pacheco.

Este estudio previo servirá de valiosa fuente de información para abordar con mayores garantías de éxito la implantación de acciones, definiendo las actuaciones necesarias y el plan de acción para la consecución de los objetivos marcados.

Con la implantación de las medidas, se generará la posibilidad de una movilidad más apaciguada, más sostenible, mejorando significativamente la calidad del aire, de lo que se beneficiarían todos los habitantes de Torre Pacheco.

Este estudio se ha realizado con anterioridad a la realización de la presente Expresión de Interés, por lo que ya se dispone de los resultados.

Fase 2: Definición de Actuaciones a implementar.

De este estudio para el impulso del PMUS de Torre Pacheco, se han extraído 4 actuaciones a realizar en el marco de esta operación con el objetivo de conseguir una ciudad con una movilidad más sostenible, las actuaciones a implantar en Torre Pacheco son:

- PEATONALIZACIÓN BLANDA
- PACIFICACIÓN DE TRAFICO EN CASCO URBANO
- MEDICIÓN Y ANÁLISIS DE FLUJOS Y AFOROS EN LA VIA PÚBLICA



- **MONITORIZACIÓN DE PARÁMETROS MEDIOAMBIENTALES**

Seguidamente se realiza una descripción de cada una de las actuaciones nombradas anteriormente:

A – PEATONALIZACIÓN BLANCA

Con esta medida el Ayuntamiento de Torre Pacheco busca avanzar en la recuperación de los conceptos de “calle para el ciudadano” y de “calle compartida”, poniendo especial énfasis en el peatón, revitalizando el espacio público, mejorando las condiciones ambientales, y creando un entorno donde se garantice la accesibilidad universal en la movilidad urbana, así como, su libre movilidad en plenas condiciones de seguridad.

Esta actuación busca mediante intervenciones blandas y modificaciones de la vía y del espacio público más o menos significativas hacer compatible de forma armonizada y segura la movilidad de peatones y vehículos.

Para conseguir ese objetivo las actuaciones principales para conseguir desarrollar la actuación son:

- Pintado de la capa de rodadura del vial con motivos artísticos y decorativos.
- Adaptación a la normativa vigente y a las últimas recomendaciones de accesibilidad en el ámbito de la actuación.
- Restricción de acceso a la calle objeto de la intervención mediante cámaras y señalética.
- Diseño de nuevas zonas estanciales a lo largo del eje viario, que ponen en valor los espacios de importancia existentes.
- Incorporación de nuevo mobiliario urbano adaptado y accesible en zonas de estancia nuevas y existentes (bancos y elementos de sombra)
- Nuevo ajardinamiento incluyendo la creación de pequeñas zonas verdes cuando sea posible (alcorques corridos enrasados en superficie con plantación de nuevas especies vegetales) o en su defecto incorporación de maceteros móviles.

Esta actuación se realizará en la Calle Miguel de Cervantes.

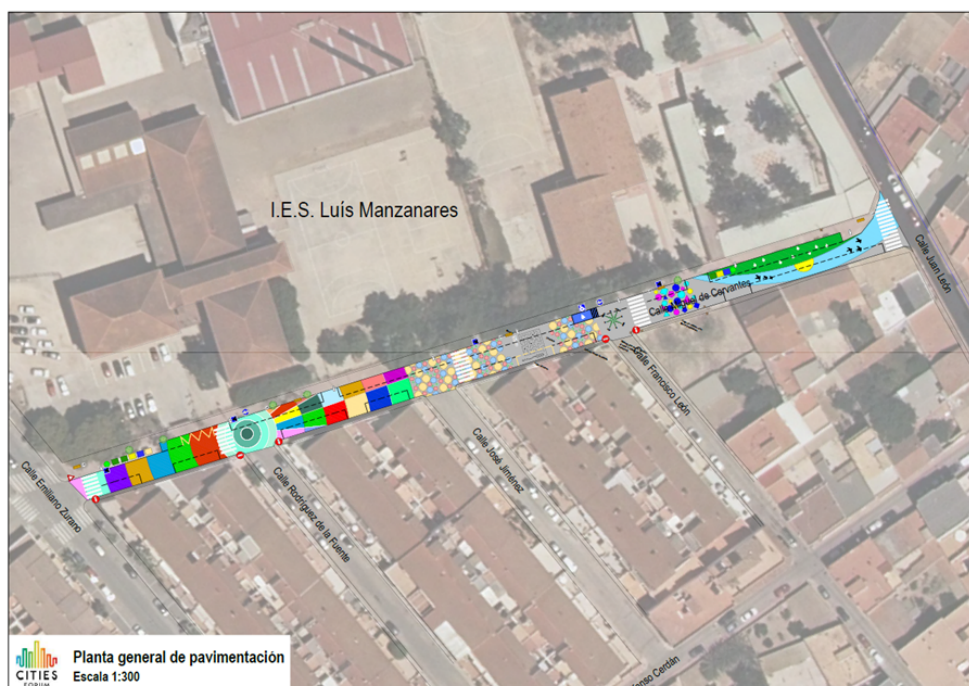
Esta calle, es una avenida de una extensión de 217m, en donde encontramos viviendas bajas, negocios de hostelería y el Instituto de enseñanza secundaria Luis Manzanares. Además, sirve de entrada a la calle José Jiménez y recoge el tráfico de las calles Francisco León y Rodríguez de la Fuente. Es también una



calle sin alta demanda de aparcamiento en superficie (salvo horas de entrada y salida al colegio) y no dispone de arbolado, ni zonas verdes en sus inmediaciones (el colegio no computaría en este sentido).



A continuación, se muestra un plano que muestra un ejemplo de la posible actuación planteada en esta calle:



Se espera que esta actuación tenga los siguientes impactos positivos:

- Fomento de la movilidad activa en la calle y en los alrededores.
- Se espera una reducción del ruido y de las emisiones contaminantes, debido a limitación de velocidad y de tráfico en la calle.
- Aumentará la seguridad vial en la calle y mejorará la convivencia entre el peatón, conductor y ciclista.
- Aumentará la concienciación ciudadana entorno a la necesidad de descarbonizar la movilidad urbana en Torre Pacheco.



- Aumentará el atractivo de los comercios y negocios de la zona

B – PACIFICACIÓN DE TRAFICO EN CASCO URBANO

Torre Pacheco quiere alcanzar un equilibrio razonable entre la necesidad de asegurar una adecuada movilidad de personas y mercancías. Así, la mayor parte de las 5 propuestas de proyectos contenidos en el Plan de acción están fundamentalmente orientadas a la mejora del resto de los modos de movilidad en detrimento del uso del vehículo privado en el centro urbano; por lo que esta medida de ‘pacificación del viario’ se complementa con el resto de las medidas previstas en el Plan de Acción, al haberse concebido éste de una manera sistémica y coordinada.

Si bien no se observan problemas de congestión en la ciudad, ya que el viario actual es capaz de soportar el volumen de tráfico que circula en estos momentos, Torre Pacheco quiere ir más allá en su compromiso de mejorar la habitabilidad y calidad ambiental de la ciudad, garantizando especialmente la seguridad vial de los más vulnerables, los peatones.

De este modo, la ciudad ha querido comenzar a modificar los límites de velocidad en el caso urbano para adaptarlos al Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre de 2020 que modifica el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos y que establece los siguientes límites de velocidad en entornos urbanos según el tipo de vía:

- 20 km/h para vías donde no haya salto entre la calzada y la acera.
- 30 km/h en vías de un solo carril por sentido.
- 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido.

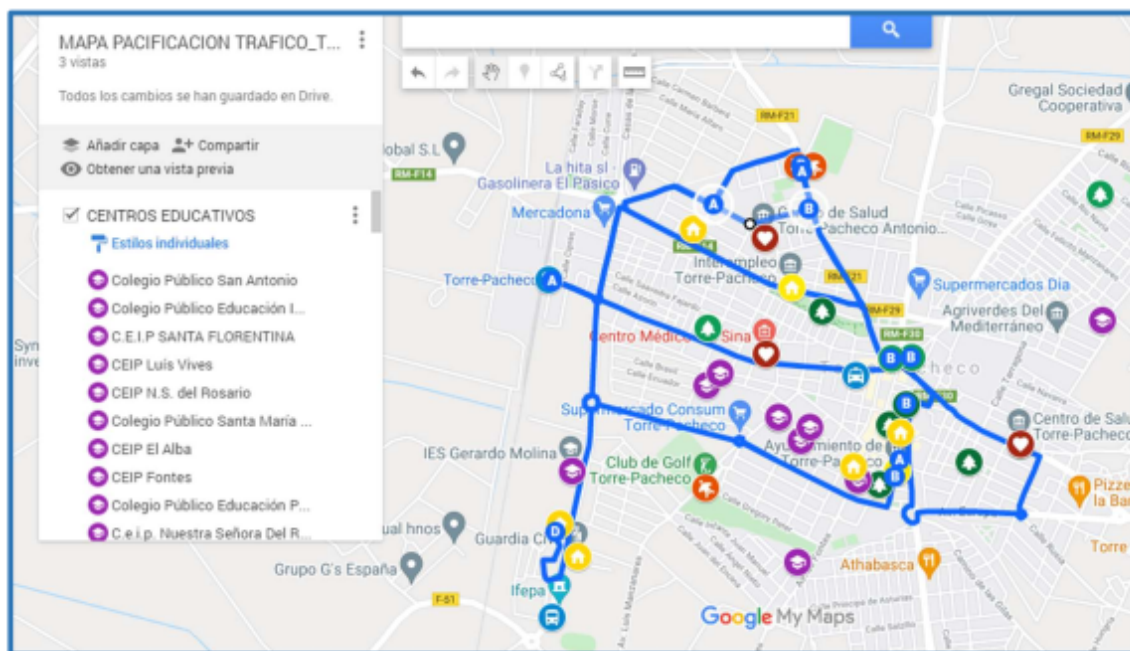
Si bien la limitación de velocidad es de obligado cumplimiento independientemente de que exista la señalización, es necesario hacer un esfuerzo para señalar adecuadamente el caso urbano de Torre Pacheco y ejecutar aquellas medidas de pacificación del tráfico que sean necesarias para contribuir a una reducción efectiva de la velocidad media en determinadas vías. Realizar un proyecto integral de señalización y pacificación de Torre Pacheco sería ambicioso en términos presupuestarios, por lo que lo que se propone es delimitar y acometer una Fase I de pacificación para poder tenerla ejecutada en el corto o medio plazo.

Para implementar esta actuación se realizarán las siguientes fases de trabajo

- Identificación de las calles que delimitan el centro urbano, objeto del



- | |
|--|
| <p>proyecto de pacificación. Clasificación por tipo de vía (sentido único/doble)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se realizará un diagnóstico sus carencias de seguridad vial mediante mapeo de calle • Diseño de mapa de Zonas 30 ó Zonas Ambientalmente pacificadas ZAP que sea compatible con la nueva propuesta de jerarquía viaria y zonas 30 |
|--|



- Se intervendrá sobre las infraestructuras necesarios realizando actuaciones de: señalización, reductores de velocidad y adecuación de aceras, entre otros.

Por tanto, la implementación de zonas 30 –ó Zonas Ambientalmente Pacificadas (ZAP)- en el casco urbano tiene los siguientes impactos positivos en la ciudad:

- menos congestión y pérdida de tiempo en atascos que deriva en pérdida de productividad (en el trabajo) y lo que es más grave, en impactos en la salud mental (estrés, ansiedad)
- se reduce la siniestralidad peatonal en las zonas urbanas más transitadas- aquellas identificadas y caracterizadas con la medida #3 Medición y análisis de flujos y aforos en la vía pública
- se mitigan los impactos negativos derivados de la congestión del tráfico motorizado: reducción de emisiones contaminantes (CO₂, PM_x, NO_x- ver sistema de indicadores de la medida); de contaminación sonora (ruido



ambiental), de consumo energético,

- se mejora la calidad ambiental (calidad del aire, efecto ‘isla de calor’)
- se favorece la convivencia de los modos ‘blandos’ (bici, patinete, caminar) y la movilidad activa segura, lo que repercute en la mejora de la salud física y mental de los ciudadanos.

C – MEDICIÓN Y ANÁLISIS DE FLUJOS Y AFOROS EN LA VIA PÚBLICA

El proyecto consiste en la implantación de una solución que permita conocer el volumen de tránsito de personas que lleven dispositivos móviles en los puntos de interés de Torre Pacheco, con el objetivo de:

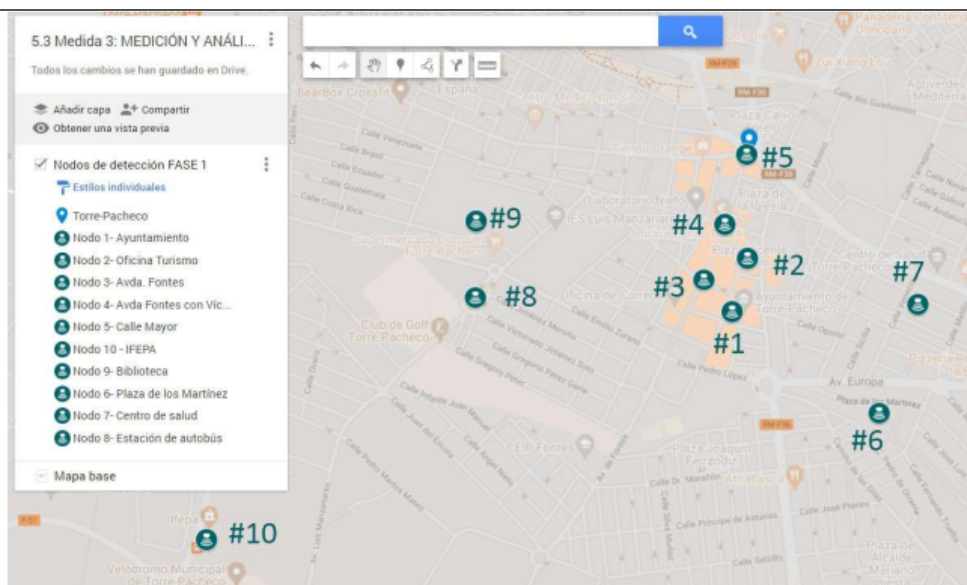
- Apoyar la toma de decisiones encaminadas a la mejora del espacio urbano y el fomento de la movilidad activa
- Conocer el aforo y la presencia de personas en tiempo real de determinados espacios públicos y vigilar posibles aglomeraciones

Esta actuación permitirá contribuir hacia el objetivo de convertir a Torre Pacheco en una Smart City.

Se prevé la instalación de 6 nodos de detección para cubrir una amplia zona del casco urbano de Torre Pacheco en una primera FASE. Adicionalmente se han identificado otras 4 ubicaciones más en donde poder seguir instalando nodos de detección en fases posteriores.

En la selección de la ubicación de dichos nodos se ha tenido en cuenta el interés por monitorizar la presencia de residentes y visitantes en ubicaciones de diferentes dependencias municipales (Ayuntamiento, biblioteca municipal...), puntos de interés como Plaza del Ayuntamiento, áreas comerciales como la Calle Mayor y la Avenida Fontes, puntos de atracción de movilidad como IFEPA, puntos logísticos como la estación de autobuses y otros relacionados con servicios y zonas de esparcimiento como los Centros de salud, parques, jardines y zonas verdes. La lista de nodos se muestra a continuación. Como se indicaba con anterioridad, se han identificado las siguientes 6 ubicaciones para desplegar los sensores en una primera fase:





D – MONITORIZACIÓN DE PARÁMETROS MEDIOAMBIENTALES

La monitorización medio ambiental y de la calidad del aire es fundamental para ayudar en la toma de decisiones encaminadas al diseño de actuaciones que tengan por objetivo la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y para acelerar la ecologización de nuestras ciudades y combatir el cambio climático.

Además, el proyecto contribuirá de forma significativa a conformar la respuesta del Ayuntamiento de Torre Pacheco al reto de avanzar en la transición ecológica y en la consecución de los objetivos previstos en el “Marco Estratégico de Energía y Clima” y en la “Ley de Cambio Climático y Transición Energética”

Esta actuación es de gran utilidad práctica para:

- Identificación de los orígenes de la contaminación
- Evaluación de la salud urbana en zonas vulnerables como colegios y residencias de mayores
- Monitoreo de Zonas de Bajas Emisiones
- Monitorización de zonas pacificadas (ZONAS 30) para medir la reducción de emisiones y de ruido
- Contribuir hacia el objetivo de convertir a Torre Pacheco en una Smart City.

El proyecto deberá desplegar 6 puntos de medición a ubicar en puntos estratégicos del término municipal. Estos puntos de medición incluirán dentro



de un mismo dispositivo sensores que permitan monitorizar gases nocivos y de efecto invernadero, partículas en suspensión (PM) y otros parámetros como ruido. Deberán alcanzar precisiones superiores al 85% y contar con los certificados de calibración oportunos.

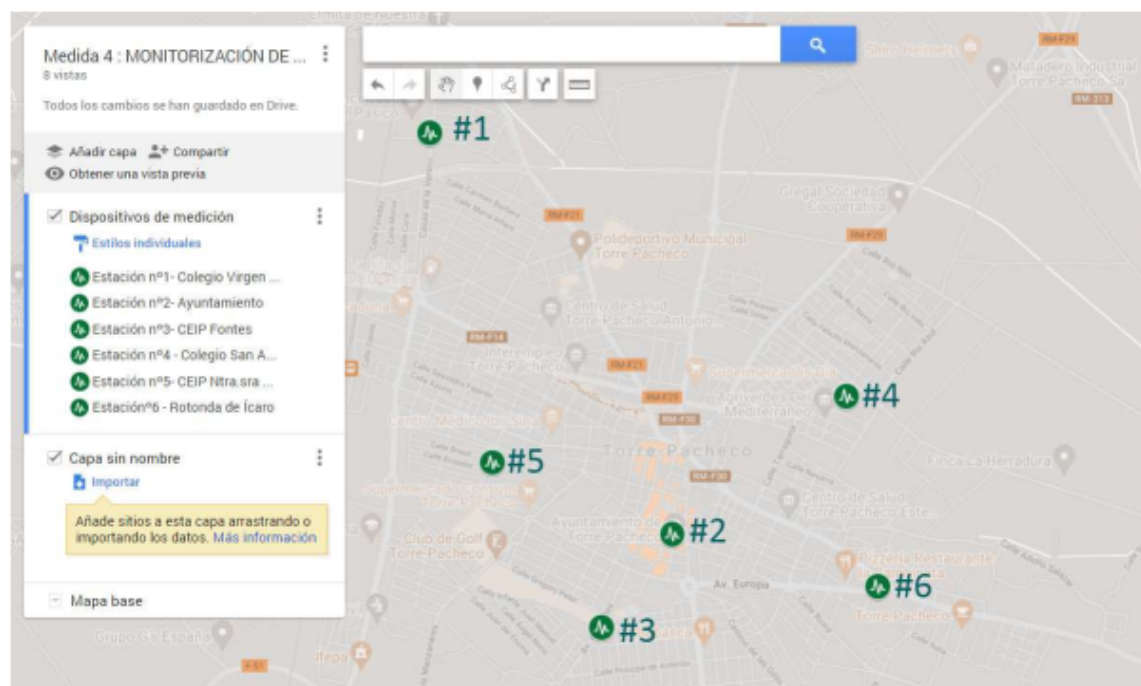
Los sensores deberán poder medir:

- vapores nitrosos – NO/NO₂
- Sulfuros – H₂S/SO₂
- Monóxido/dióxido de carbono – CO/CO₂
- Ozono
- Alcoholes, olores (VOCs)
- Partículas (PM), nanopartículas específicas como polvo (PM10), polen (más de PM40), contaminantes (PM2.5) y virus (menos de PM1).

De este modo, los dispositivos de medición deben ser capaces de controlar los niveles de toxicidad, contaminación y calidad del aire en zonas públicas como en entornos industriales

Estas estaciones medidoras irán conectadas a una plataforma de análisis y visualización de datos.

Se prevé que la ubicación de estas estaciones de medición sea la siguiente:



2. Situación de partida.

Según se recoge tanto en el PMUS del municipio, como en el estudio que se ha realizado para impulsar su implantación. El municipio de Torre Pacheco, la mayor parte del transporte urbano se realiza mediante el vehículo privado. Todo ello a pesar de disponer de una red de carriles bici por el interior del casco urbano, transporte público y presentar una orografía favorable tanto para el peatón, como para el ciclista.

Estas afirmaciones se fundamentan en los estudios contenidos en el diagnóstico del PMUS, en los que se observó que:

- El 21,5% de la población de Torre-Pacheco realiza sus desplazamientos andando o en bicicleta, frente a un 77,4% que lo hace en medio mecanizado. Usando el vehículo privado más del 65 % de los ciudadanos.
- La mayor parte de los trayectos son para recorridos de menos de 1 km ó 10 minutos a pie.
- El 79% de los movimientos generados en Torre Pacheco casco urbano son internos, frente a un 10% que se desplazan a las 11 pedanías y un 11% que van fuera del término municipal.
- En comparación con otros municipios murcianos Torre Pacheco tiene un 25% más de desplazamientos en coche y un 30% menos de viajes andando.
- No existen en el municipio espacios de mitigación de la velocidad de transporte motorizado, lo que dificulta tanto el transporte peatonal como el ciclable.
- Se reconoce la necesidad de incentivar a los ciudadanos a la movilidad en bicicleta.

Estos hechos han provocado que Torre Pacheco se convierta en un municipio con una alta tasa de vehículos, que provocan una elevada contaminación atmosférica asociada. Por todo ello se considera necesario implementar tanto el plan de acción contenido en el PMUS y más concretamente la actualización realizada sobre este.

3. Objetivos de la operación.



El objetivo principal de la operación es apaciguar el tráfico de la población, educar en una movilidad más sostenible dada la posibilidad por el buen clima de la zona. Todo ello generará que los viales sean prioritariamente de estos transportes, dejando en un segundo plano los transportes a motor.

Además, con esta operación se persiguen los siguientes objetivos:

- Reducir las emisiones de CO₂.
- Fomentar el cambio modal hacia la bicicleta dentro de Torre Pacheco.
- Potenciar la señalización vertical y horizontal. Mejorar la accesibilidad y la seguridad peatonal y ciclista.
- Monitorizar el nivel de tráfico del casco urbano y obtener una medida real del nivel de calidad del aire urbano de Torre Pacheco
- El fomento de los desplazamientos de la ciudadanía en medios de transporte no contaminantes, como es la bicicleta, o a pie.
- La mejora de la calidad del aire urbano en línea con lo establecido por la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- La reducción de la contaminación acústica urbana, en línea con los objetivos de calidad acústica fijados por la Ley 37/2003, del Ruido.

4. Resultados esperados.

Los resultados esperados dentro de esta operación se encuentran alineados con los definidos tanto en la Estrategia DUSI, como con los del objetivo específico 4.5.1 del POPE. Esta operación contribuye a la consecución de los siguientes resultados esperados:

- Incrementar la cohesión y la permeabilidad territorial.
- Reducir las emisiones de CO₂ ocasionadas por el tráfico rodado e incrementar la seguridad peatonal y ciclista.

5. Descripción de las fases de ejecución de la operación.

Fase	Descripción	Plazo
1	Contratación servicio Estudio y plan de acción para el impulso de la implantación del PMUS de Torre	2 meses



5. Descripción de las fases de ejecución de la operación.

Fase	Descripción	Plazo
	Pacheco.	
2	Redacción estudio y plan de acción para el impulso de la implantación del PMUS	2 meses
3	Contratación del servicio de redacción de proyectos de Peatonalización blanda calle Miguel de Cervantes y Proyecto de pacificación del tráfico.	3 meses
4	Redacción del proyecto de Peatonalización blanda calle Miguel de Cervantes	3 meses
5	Redacción del proyecto de pacificación del tráfico.	3 meses
6	Contratación y ejecución Peatonalización Blanda Calle Miguel de Cervantes	8 meses
7	Contratación y ejecución servicio de medición de aforos	6 meses
8	Contratación y ejecución servicio de Monitorización de parámetros ambientales	6 meses
9	Contratación y ejecución Pacificación de tráfico	8 meses
10	Acciones de difusión y comunicación de la operación.	12 meses

6. Descripción de los productos o servicios que se esperan obtener con la operación.



Con el desarrollo de la presente operación se esperan conseguir los siguientes productos o servicios:

- Implantación del inicio del PMUS para generar nuevos modos de desplazarse.
- Peatonalización Blanca Calle Miguel de Cervantes
- Sistema de seguimiento de calidad de aire y nivel de tráfico
- Núcleo urbano con un menor nivel de tráfico, convirtiendo este en un entorno más seguro y favorable para el uso del peatón y otros modos de transporte blandos como la bicicleta.



7. Contrataciones previstas en el marco de la operación.

Objeto	Importe	Plazo de ejecución	Tipo de contrato (abierto, negociado, menor...)	Observaciones
Estudio y plan de acción para el impulso de la implantación del PMUS	18.150,00 €	2 meses más tramitación	Menor	
Contratación del servicio de redacción de proyectos de Peatonalización blanda calle Miguel de Cervantes y Proyecto de pacificación del tráfico.	25.017,96 €	3 meses	Abierto simplificado	
Contratación y ejecución Peatonalización Blanda Calle Miguel de Cervantes	112.632,36 €	8 meses	Abierto	
Contratación y ejecución servicio de medición de aforos	22.488,00 €	6 meses	Abierto simplificado	
Contratación y ejecución servicio de Monitorización de parámetros ambientales	41.418,00 €	6 meses	Abierto simplificado	
Contratación y ejecución Pacificación de tráfico	100.000,00 €	8 meses	Abierto	



7. Contrataciones previstas en el marco de la operación.

Objeto	Importe	Plazo de ejecución	Tipo de contrato (abierto, negociado, menor...)	Observaciones
Acciones de difusión y comunicación de la operación.	962,00 €	8 meses	Menor	



8. Presupuesto desglosado de la operación.

Tipo de gasto	Descripción	Importe
Servicio	Estudio y plan de acción para el impulso de la implantación del PMUS	18.150,00 €
Servicio	Contratación del servicio de redacción de proyectos de Peatonalización blanda calle Miguel de Cervantes y Proyecto de pacificación del tráfico.	25.017,96€
Obra/Servicio	Peatonalización Blanda Calle Miguel de Cervantes	112.632,36 €
Obra/Servicio	Pacificación de Tráfico	100.000,00 €
Obra/Servicio	Sistema de Monitorización Aforos	22.488,00 €
Obra/Servicio	Sistema de Monitorización Parámetros ambientales	41.418,00 €
Comunicación	Acciones de difusión y comunicación de la operación.	962,00 €

9. Indicadores de la operación.

Indicador	Descripción	Valor inicial	Valor final esperado
EU01	Número de PMUS con actuaciones cofinanciadas con FEDER	0	1
C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (TCO ₂ /año)	0	988,35



III. Declaraciones por parte del responsable de la Unidad ejecutora promotora de la expresión de interés:

FECHA EN LA QUE SE ENVÍA LA EXPRESIÓN DE INTERÉS:		
RESPONSABLE DE SU ELABORACIÓN:	Alberto Galindo Rosique	
CARGO/FUNCIÓN:	Concejal de Urbanismo y Agricultura	
FIRMA:		

Con la firma del presente documento, la Unidad ejecutora de Urbanismo:

DECLARA:

I) Respecto de la legalidad de la operación propuesta:

1	Que la operación propuesta cumple con las Normas nacionales de subvencionabilidad (<i>Orden HFP71979/2016, de 29 de diciembre</i>).	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
2	Que la operación propuesta cumple la normativa relativa a ayudas de Estado (<i>artículos 107, 108 y 109 del Tratado de Funcionamiento de la UE</i>).	☐ Sí, ☐ No, X No aplica
3	Que la operación propuesta cumple con los principios de la Ley general de Subvenciones (<i>Ley 38/2003, de 17 de noviembre</i>).	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica

II) Respecto de la propia Unidad:

1	Que tiene capacidad administrativa, financiera y operativa suficiente para cumplir con las condiciones establecidas en la normativa nacional y comunitaria de aplicación, para la ejecución de la operación.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
---	--	--



2	Que se le ha comunicado la cofinanciación europea y que la aceptación de la ayuda implica la aceptación de su inclusión en una lista pública de operaciones, de conformidad con el artículo 115.2 y las responsabilidades señaladas en el Anexo XII del Reglamento (UE) nº 1303/2013.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
3	Que se le ha comunicado que debe cumplir la normativa nacional y comunitaria aplicable en todos los aspectos relativos a la ejecución de la operación.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
4	Que ha sido informado de su obligación de llevar un sistema de contabilidad aparte, o asignar un código contable adecuado a todas las transacciones relacionadas con la operación.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
5	Que cumple los requisitos exigidos para obtener la condición de beneficiaria y se compromete a aportar la documentación exigida.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
6	Que se compromete a consignar las cantidades presupuestarias correspondientes para poder ejecutar la operación solicitada.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
7	Que tiene experiencia, capacidad administrativa, financiera y operativa suficiente para ejecutar la operación para la que solicita la financiación.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
8	Que no se encuentra incurso en ninguna de las circunstancias recogidas en los apartados 2 y 3 del artículo 13 de la Ley 38/2003 General de Subvenciones, que impiden obtener la condición de beneficiario de subvenciones, y cumple las obligaciones establecidas en el artículo 14 dicha Ley para ser beneficiario de subvenciones.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica

III) Respecto de las características de la operación propuesta:

1	Que la operación propuesta se presenta antes de la conclusión material de la misma.	X Sí, ☐ No, ☐ No aplica
2	Que en el caso de que la operación haya comenzado antes de la presentación de esta expresión de interés, se ha cumplido con la normativa aplicable a dicha operación.	☐ Sí, ☐ No, X No aplica



3	Que por parte de la Unidad Ejecutora no se ha incurrido en gasto alguno, con carácter previo a la fecha de presentación de esta expresión de interés, que vaya a ser incluido en la justificación de la ejecución de la operación.	☐ Sí, ☐ No, ☒ No aplica
4	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 Reglamento (UE) nº 1303/2013, a raíz de la relocalización de una actividad productiva fuera de la zona del programa.	☐ Sí, ☐ No, ☒ No aplica
5	Que la operación no ha sido seleccionada mediante convocatoria de ayudas.	☐ Sí, ☐ No, ☒ No aplica
6	Que la operación no contempla la aplicación de instrumentos financieros.	☐ Sí, ☐ No, ☒ No aplica

IV. Documentación complementaria que acompaña a la Expresión de interés:

	Nombre del documento	Descripción	Formato del documento
1	ESTUDIO Y PLAN DE ACCIÓN PARA EL IMPULSO DE LA IMPLANTACIÓN DEL PMUS	Estudio realizado de actualización de PMUS, que actualiza las medidas a implementar en el marco de la EDUSI.	.pdf



Concejalía Delegada de Urbanismo y Agricultura

