

**Orden por la que se modifica la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.**

La Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva fijó las bases para la concesión de ayudas de la primera convocatoria que también se recogía en la mencionada Orden. Las bases reguladoras fueron modificadas posteriormente mediante la Orden TMA/513/2022, de 30 de mayo, y la Orden TMA/758/2022, de 27 de julio y la Orden TRM/964/2024, de 11 de septiembre. Esta última modifica también la convocatoria, encuadrada en el título II de la Orden original.

Las subvenciones se enmarcan en la Inversión 4 «Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital» del Componente 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). El Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva (PATSYD) ha contribuido a cumplir el hito CID 99, y continúa contribuyendo a los hitos CID 100 y 101, si bien adaptándose a las modificaciones de la Decisión de Ejecución del Consejo por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) (ST 10150/21; ST 10150/21 ADD 1 REV 2), de 13 de julio de 2021, relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación de España.

La Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, establece que las ayudas se otorgarán de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, y eficacia y eficiencia, establecidos en el artículo 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

La primera convocatoria fue publicada —en paralelo a la publicación de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril— en la BDNS con los ID 623792, 670826, 670833, 670836, 670858, 670860, 670863, 670865, 670866, 670869 y 670778, publicando en el BOE los correspondientes extractos.

El extinto Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó el 15 de diciembre de 2022 la Orden Ministerial por la que se resolvía el procedimiento de concesión de las ayudas de la primera convocatoria de las subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital (Patsyd) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, correspondiente al ejercicio 2022, por valor de 445,4 millones de euros. En total, se subvencionaron 103 propuestas de 73 empresas públicas y privadas para impulsar la descarbonización y digitalización del transporte de mercancías. Desde esa fecha, los beneficiarios se encuentran ejecutando las



actuaciones subvencionadas de acuerdo con sus respectivos cronogramas, teniendo como fecha límite absoluta de finalización el 31 de diciembre de 2025.

El 29 de octubre de 2024 se produjo un fenómeno meteorológico de Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) que impactó gravemente a diversas comunidades autónomas; entre ellas, la Comunidad Valenciana resultó especialmente perjudicada, con consecuencias de particular gravedad en diversos municipios de la provincia de Valencia. En determinadas zonas, las precipitaciones alcanzaron niveles excepcionales, superando los 600 litros por metro cuadrado en pocas horas, lo que provocó inundaciones generalizadas, cortes de carreteras y vías de comunicación, así como importantes daños en viviendas, establecimientos comerciales y todo tipo de infraestructuras, tanto públicas como privadas. Este fenómeno meteorológico constituye, sin lugar a duda, uno de los mayores desastres naturales ocurridos en la historia reciente de España.

La gravedad de los daños personales y materiales provocados han exigido una actuación inmediata y coordinada por parte de las administraciones públicas, orientada a garantizar la seguridad de la ciudadanía y a restablecer la normalidad mediante la reparación de infraestructuras y el restablecimiento de suministros y servicios esenciales, entre otras actuaciones urgentes.

En el contexto de las consecuencias de la DANA, resulta imprescindible establecer medidas excepcionales que afectan al procedimiento de ejecución y justificación de subvenciones, incluyendo la alteración de plazos, en aquellos proyectos subvencionados que han quedado afectados gravemente en la programación de su ejecución, poniendo en peligro su finalización antes de la fecha límite del 31 de diciembre de 2025. En caso de alcanzar esa fecha sin conseguir finalizar la ejecución el proyecto podría dejar de contribuir a la consecución del hito CID 101 y perder al mismo tiempo el derecho al cobro de la subvención concedida, habiéndose producido el fracaso por causa general de fuerza mayor. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha analizado el problema, estableciendo una solución que permita que estos proyectos finalicen su ejecución y al mismo tiempo pueda acreditarse en plazo el hito CID 101, ajustando al máximo posible los plazos y recursos disponibles para los procesos de verificación de todo el Programa.

Como punto de partida, de conformidad con el artículo 16 de la Orden Ministerial TMA/370/2022, de 21 de abril, se considera que la alteración sobrevenida de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la subvención, en los expedientes que acrediten la afección de la DANA a su programación de ejecución, está debidamente justificada, obedeciendo a una causa de fuerza mayor. Esta figura jurídica se entiende como un acontecimiento extraordinario, imprevisible o inevitable, cuyas consecuencias no pueden ser evitadas aun aplicando la máxima diligencia. En este sentido, el artículo 1105 del Código Civil señala que, *“Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables”*.



Cumpliendo esta condición, la única limitación que persiste para poder ampliar los plazos de ejecución más allá del 31 de diciembre de 2025 son las fechas finales para determinados trámites y operaciones establecidas en diversos artículos de la convocatoria. En consecuencia, la presente Orden recoge una modificación del título II de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, que regula la primera convocatoria del Programa, añadiendo un nuevo artículo que contiene un régimen especial de plazos de ejecución y justificación, para aquellos expedientes que se hayan visto afectados por las consecuencias de la DANA. Esta modificación de la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 se realiza sin afectar a la parte de la Orden de carácter reglamentario.

Ponderando los recursos y plazos disponibles para efectuar la verificación de cuentas justificativas y acreditar el cumplimiento del hito CID 101 antes de finalizar junio de 2026, y considerando el volumen económico y complejidad de los elementos que componen los proyectos subvencionados en la Medida 6 del Anexo I de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, así como la incuestionable conexión de algunos de los proyectos subvencionados en la Medida 1 del Anexo I con varios de los proyectos de la Medida 6, esta modificación ajusta al máximo la fecha límite de ampliación del plazo de ambos tipos de proyectos, difiriéndola hasta abril de 2026. Para el resto de posibles proyectos de otras Medidas que puedan acogerse a este régimen especial se establece marzo de 2026 como fecha límite para ampliar el plazo de ejecución.

No obstante, debe resaltarse que estas ampliaciones en el plazo de ejecución deberán ser debidamente justificadas en cuanto a la afección concreta producida por la DANA al proyecto subvencionado, y para ello habrá de solicitarse la oportuna modificación de plazo regulada en el artículo 16 de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, sin que la ampliación de plazo se efectúe de forma automática. La Orden define de manera general el alcance de dicha afección para poder acogerse al régimen especial de plazos.

Esta regulación extraordinaria busca no sólo evitar perjuicios injustificados a los beneficiarios, sino también mantener la coherencia y continuidad del régimen de ayudas establecido, en un contexto marcado por circunstancias imprevisibles y sobrevenidas, ajenas a la voluntad de los participantes en el programa de subvenciones.

La modificación que se recoge en la presente Orden no desvirtúa el objetivo inicial de este programa de ayudas, basado en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (EMSSyC) y en una recomendación específica de país de 2019, que insta a centrar la inversión económica en mejorar las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías. Su objetivo es, en colaboración con empresas del sector, mejorar la digitalización, la descarbonización y la eficiencia energética, y aumentar el transporte ferroviario de mercancías. Además, está alineado con la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente de diciembre de 2020, que promueve la ecologización del transporte de mercancías.

En virtud de lo anteriormente expuesto, dispongo:



**Artículo único.** *Modificación de la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022.*

La Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 queda modificada de la siguiente manera:

Se añade un nuevo artículo 45, con la siguiente redacción:

«Artículo 45. *Régimen Especial de Plazos de ejecución aplicables por las consecuencias de la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) de 29 de octubre de 2024.*

1. Los beneficiarios de las subvenciones podrán solicitar una ampliación de los plazos de ejecución establecidos en la convocatoria, siguiendo el procedimiento descrito en el artículo 16 de la presente orden ministerial, siempre que acrediten que la causa de la solicitud se debe a la alteración sobrevenida de los plazos de ejecución causada de forma directa o indirecta por las consecuencias de la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) de 29 de octubre de 2024. Esta circunstancia podrá consistir en alguna de las siguientes:

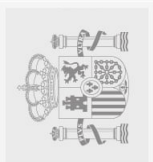
- a) Desperfectos, pérdida de recursos, materiales o herramientas de la propia actuación subvencionada en ejecución, o imposibilidad del personal propio directamente encargado de la ejecución de las actividades subvencionadas de desempeñar su puesto de trabajo, como consecuencia de las inundaciones producidas.

Deberá acreditarse que las incidencias indicadas son críticas para el cumplimiento de los plazos de ejecución del proyecto subvencionado.

- b) Retrasos manifestados por los proveedores, contratistas o subcontratistas directos del beneficiario para el suministro de recursos, materiales y herramientas necesarias para ejecutar la actuación subvencionada, o para la ejecución directa de las actividades subvencionadas, como consecuencia de las inundaciones producidas.

En estos casos, deberá acreditarse que el contrato de obras, suministro o servicios se encontraba plenamente en vigor a 29 de octubre de 2024 y que su ejecución es crítica para el cumplimiento de los plazos de ejecución del proyecto subvencionado.

2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible evaluará y resolverá la solicitud de ampliación de plazos de acuerdo con los criterios establecidos en los apartados 1 a 3 del artículo 16. Se considerará que se cumple la condición de que la modificación obedece a una alteración sobrevenida del plazo de ejecución



si se acreditan adecuadamente las circunstancias descritas en el apartado anterior.

3. La fecha límite del apartado 4 del artículo 16 que será de aplicación en el caso de las ampliaciones de plazo acogidas a este régimen especial será:
  - a) El 30 de abril de 2026, para proyectos subvencionados integrados en la Medida 6 del Anexo I de la convocatoria.
  - b) El 30 de abril de 2026, para proyectos subvencionados integrados en la Medida 1 del Anexo I de la convocatoria que estén asociados a proyectos de la Medida 6 afectados directamente por las consecuencias de la DANA.
  - c) El 31 de marzo de 2026, para el resto de los proyectos subvencionados de la convocatoria.
4. En caso de que se conceda la ampliación, serán de aplicación los siguientes plazos y fechas:
  - a) El plazo de tres meses establecido en el apartado 2 del artículo 42 para la presentación del informe final al que hace referencia el apartado 4 del artículo 21, podrá computarse más allá del 31 de marzo de 2026, sin que pueda superar, en ningún caso, el 30 de junio de 2026.
  - b) El plazo de tres meses establecido en el apartado 5 del artículo 21 no podrá superar en ningún caso el 30 de junio de 2026.»

La presente Orden pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse recurso de reposición ante el Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo de un (1) mes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o directamente recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos (2) meses, contados desde el día siguiente al de la notificación de la misma, conforme a lo establecido en los artículos 11.1.a) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Óscar Puente Santiago

