

Aviso: El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) únicamente asesora acerca del programa de trabajo, las convocatorias y las temáticas del Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés) a partir de su conocimiento y experiencia en pasadas convocatorias, pero la decisión sobre criterios, elegibilidad y evaluación de propuestas es competencia exclusiva de la Agencia Ejecutiva Europea para el Clima, las Infraestructuras y el Medioambiente (CINEA, por sus siglas en inglés), por lo que la información facilitada por el MITMS no es vinculante. Para obtener una respuesta vinculante, o si tiene dudas adicionales, respecto a la información facilitada por el MITMS, puede trasladar la consulta a CINEA en la siguiente dirección: CINEA-CEF-TRANSPORT-CALLS@ec.europa.eu. Adicionalmente, en el sitio web de CINEA se han publicado [respuestas a preguntas frecuentes](#) (*Frequently Asked Questions* o FAQ), donde puede encontrar información adicional, incluyendo la respuesta de CINEA a cuestiones de elegibilidad.

1. ¿Cuál es la legislación aplicable?

La legislación actualmente vigente está compuesta por el [Reglamento 2021/1153](#) por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» (CEF, por sus siglas en inglés) y el [Reglamento 1315/2013](#) sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

2. ¿Cómo se configura la convocatoria?

El **programa de trabajo** ([c2023_4886.pdf](#)) que se publicó en agosto de 2021, actualizado en julio de 2023, sienta las bases del conjunto de las convocatorias que se celebren durante el presente Marco Financiero Plurianual 2021-2027, incluyendo los conceptos que resulten elegibles.

En la página web de la Comisión Europea y de la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente (CINEA, por sus siglas en inglés) puede encontrarse toda la [información relativa a las convocatorias CEF abiertas](#) en el Marco Financiero Plurianual 2021-2027. De estas temáticas, España puede participar en aquellas que quedan englobadas dentro del denominado Marco General para las convocatorias que se encuentran actualmente abiertas.

La [convocatoria CEF Transport 2023](#) se publicó el pasado 26 de septiembre y el plazo de presentación de propuestas finalizará el próximo 30 de enero. En los apartados 5 y 6 de la convocatoria pueden encontrarse las condiciones de admisibilidad, elegibilidad y los documentos a presentar.

Puede obtenerse información adicional en las [presentaciones y grabación de la jornada de información](#) sobre el conjunto de prioridades de la convocatoria, que tuvo lugar el pasado 10 de octubre.

3. ¿Cuál es el papel del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en las convocatorias CEF?

El Reglamento 2021/1153 por el que se establece el CEF indica en el artículo 11 que las propuestas deberán ser presentadas: a) por uno o más Estados miembros; b) con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por organizaciones internacionales, empresas comunes o empresas u organismos públicos o privados, incluidas las autoridades regionales o locales.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), como representante del Estado en el Comité CEF-Transporte, otorga la conformidad de Estado miembro a las propuestas de las entidades que estén establecidas en España o cuya actividad vaya a desarrollarse en el territorio español.

A dichos efectos, el Ministerio ha elaborado un procedimiento para el otorgamiento de conformidad de Estado miembro que se resume en lo siguiente:

Recepción de comunicaciones de interés a través de la sede electrónica del MITMS, hasta el 30 de noviembre de 2023.

- Recepción de solicitudes a través de sede electrónica del MITMS con la documentación completa a presentar a la convocatoria, hasta el 17 de enero de 2024.

En el sitio web del MITMS puede consultar el [procedimiento para la obtención de la conformidad de Estado miembro](#), así como una [guía práctica para la presentación de solicitudes en sede electrónica](#).

4. ¿Cuáles son los porcentajes de cofinanciación?

En general, los porcentajes de cofinanciación son el 50 % de los costes de estudios o proyectos y el 30 % de los costes de las obras. Las excepciones a esto último son:

- las acciones relativas a enlaces transfronterizos,
- las acciones de apoyo a aplicaciones telemáticas,
- las acciones de apoyo a las vías navegables interiores,
- las acciones de apoyo a la interoperabilidad ferroviaria,
- las acciones de apoyo a nuevas tecnologías e innovación,
- las acciones de apoyo a la mejora de las infraestructuras para la seguridad, y
- las acciones que adapten la infraestructura de transporte a efectos de controles en las fronteras exteriores de la Unión,

(todas ellas, con un porcentaje de cofinanciación del 50 %) y las obras en regiones ultraperiféricas (porcentaje de cofinanciación del 70 %, excepto en vías navegables interiores).

5. ¿Cuál es coste elegible máximo en obra civil?

En número absoluto, no hay un coste elegible máximo, aunque obviamente debe quedar dentro del presupuesto disponible de la convocatoria (2695 M€ para proyectos en la Red Básica y 250 M€ para proyectos en la Red Global). En cuanto al porcentaje de cofinanciación,

en general, es el 30 % de los costes de las obras. Son excepciones las obras para acciones relativas a enlaces transfronterizos, a aplicaciones telemáticas, a las vías navegables interiores, a la interoperabilidad ferroviaria, a nuevas tecnologías e innovación, a la mejora de las infraestructuras para la seguridad, y las acciones que adapten la infraestructura de transporte a efectos de controles en las fronteras exteriores de la Unión (todas ellas, con un porcentaje de cofinanciación del 50 %) y las obras en regiones ultraperiféricas (porcentaje de cofinanciación del 70 %, excepto en vías navegables interiores).

6. Tenemos dudas en cuanto a si nuestro proyecto podría entrar dentro de la red transeuropea de transporte (RTE-T). ¿Cómo podríamos estar seguros de si es subvencionable o no?

Para conocer si su proyecto se ubica en la red básica o en la red global de la RTE-T, puede acudir a los mapas del anexo I del [Reglamento 1315/2013](#) (pp. 56-59), al [visualizador TENtec de la Comisión](#) o al [visualizador HERMES del MITMS](#).

7. El plazo de presentación finaliza el 30 de enero de 2024, ¿hay algún plazo anterior para comunicar el interés al MITMS?

El plazo para las comunicaciones de interés al MITMS finaliza el 30 de noviembre. La fecha límite para presentación de la propuesta completa al MITMS, con vistas a la obtención del certificado de conformidad de Estado miembro, es el 17 de enero. En el sitio web del MITMS puede consultar el [procedimiento para la obtención de la conformidad de Estado miembro](#), así como una [guía práctica de este procedimiento](#).

8. ¿Es elegible un proyecto de nueva infraestructura de carga para la flota de autobuses eléctricos de una empresa de transporte urbano, así como la instalación de placas fotovoltaicas para la obtención de energía renovable?

La convocatoria CEF Transport 2023 no contempla ayudas para este tipo de infraestructuras, que quedan cubiertas por la convocatoria CEF AFIF (siglas de *Alternative Fuels Infrastructure Facility* o mecanismo para infraestructuras de combustibles alternativos). Actualmente ha finalizado el plazo del último (quinto) corte de CEF AFIF 2021; es previsible que en 2024 tenga lugar una nueva convocatoria de CEF AFIF.

9. Las temáticas de la convocatoria, ¿incluyen la construcción de talleres ferroviarios o depósitos para material rodante?

Las obras de infraestructura relativas a talleres de mantenimiento y depósitos o cocheras de material rodante son elegibles, incluyendo su conexión ferroviaria a la redes básica o global, aunque una propuesta centrada exclusivamente en estas infraestructuras podría considerarse de interés marginal. Es imprescindible que cualquier infraestructura hecha con el apoyo de fondos CEF sea **públicamente accesible por cualquier operador en régimen de no discriminación**. Dispone de más información en la [FAQ n.º 17548](#) de CINEA.

Sin embargo, los talleres de reparación de material rodante **no son elegibles como parte de una terminal intermodal**, de acuerdo con la [FAQ n.º 20822](#) de CINEA.

10. El análisis coste-beneficio de un proyecto es negativo, ¿significará una mala calificación del proyecto?

El análisis coste-beneficio debe proporcionar un valor actual neto financiero (FNPV) negativo (o, como máximo, inferior a la tasa de descuento utilizada) sin la ayuda CEF y un FNPV positivo con la ayuda CEF. **Si el FNPV sin ayuda CEF es positivo** (o superior a la tasa de descuento), se entenderá que el proyecto es rentable por sí solo, por lo que no necesita de la ayuda europea y la propuesta será rechazada. **Si el FNPV con ayuda CEF es negativo**, se debe demostrar que, aun así, el proyecto es financieramente sostenible (por ejemplo, demostrando que el FNPV de un proyecto global del que forma parte la propuesta es positivo).

11. Dado que la fecha límite para presentación de la propuesta completa al MITMS, con vistas a la obtención del certificado de conformidad de Estado miembro, es el 17 de enero y el plazo de presentación a CINEA finaliza el 30 de enero de 2024, durante esos 13 días podría mejorarse la narrativa del proyecto. ¿Habría problemas si se observan diferencias?

No habría problema si las diferencias son modificaciones menores, cuestiones de forma, algunos matices, etc. y no son significativas (es decir, si no suponen cambios relevantes en el presupuesto o en la concepción general de la propuesta, entre otros) y están orientadas a mejorar la propuesta.

12. ¿Puede una empresa pública dependiente de una diputación provincial o foral (o de un cabildo o consejo insular) presentarse a estas convocatorias?

Sí. Cualquier persona jurídica, de carácter privado o público, radicada en cualquier Estado miembro de la UE, o en otros Estados asociados al CEF, puede optar a estas ayudas (apartado 6 de la convocatoria).

13. ¿Puede optarse a estas ayudas desde cualquier comunidad autónoma?

Sí. Cualquier persona jurídica, de carácter privado o público, radicada en cualquier Estado miembro de la UE, o en otros Estados asociados al CEF, puede optar a estas ayudas (apartado 6 de la convocatoria).

14. Una empresa con una red ferroviaria interna, conectada a la red transeuropea, ¿podría optar a estas ayudas?

La conexión de una infraestructura con la RTE-T es elegible según la convocatoria (aunque teniendo en cuenta que esta se centra sobre todo en terminales logísticas y puertos). Es importante resaltar que, según la convocatoria y el programa de trabajo, es imprescindible que cualquier infraestructura hecha con el apoyo de fondos CEF sea **públicamente accesible por**

cualquier operador en régimen de no discriminación, por lo que si se trata de una red interna que solo va a usar esa empresa no será elegible.

15. La renovación de locomotoras por otras más eficientes energéticamente, ¿sería admisible?

El material rodante es elegible en situaciones muy limitadas, por ejemplo, en el despliegue de ERTMS a bordo. En el caso de actualización de un vehículo existente, solo es elegible si este es anterior a 2020.

16. «Material rodante», ¿se refiere sólo a vagones o también a locomotoras?

El material rodante se refiere tanto a coches de viajeros y vagones de mercancías como a locomotoras.

17. La mejora o renovación de vías que interconectan con la red transeuropea, ¿podrían optar a las ayudas?

La conexión de una infraestructura con la RTE-T es elegible según la convocatoria (aunque teniendo en cuenta que esta se centra sobre todo en terminales logísticas y puertos). Es importante resaltar que, según la convocatoria y el programa de trabajo, es imprescindible que cualquier infraestructura hecha con el apoyo de fondos CEF sea **públicamente accesible por cualquier operador en régimen de no discriminación**, por lo que si se trata de una red interna que solo va a usar esa empresa no será plenamente financiable. Por tanto, resultaría elegible la mejora o renovación de vías de conexión en cuanto se garantice el cumplimiento de lo anterior.

18. El análisis coste-beneficio (CBA), ¿se enfoca en base a proyecto o empresa solicitante? Es decir, ¿tenemos que calcular todos los costes y beneficios socioeconómicos desde el punto de vista del proyecto en general o solo a aquellas externalidades que genera la empresa solicitante?

El análisis coste-beneficio (CBA) debe tener en cuenta los costes y beneficios socioeconómicos del proyecto. Disponen de más información sobre el CBA en esta [presentación del Info Day](#) y en [su grabación](#), así como en la [guía de CINEA sobre valoración económica de proyectos para CEF-Transport](#) (todos en inglés).

19. ¿Cuál es la diferencia entre económica y financieramente viable?

En términos generales, en lo que se refiere al análisis de coste-beneficio, se entiende como *económico* todo aquello que tenga en cuenta los costes y beneficios socioeconómicos (incluyendo los sociales, medioambientales, etc.); se entiende como *financiero* aquello que tenga en cuenta exclusivamente los ingresos y gastos financieros. Por lo tanto, un proyecto

puede ser económicamente viable (por los beneficios socioeconómicos que obtiene) y no serlo financieramente (porque tenga una rentabilidad negativa o inferior a la tasa de retorno).

20. ¿Cuál es la documentación medioambiental exigida?

Todas las propuestas deben incluir el archivo de cumplimiento medioambiental (ECF), excepto los relativos a ERTMS. Las propuestas de obras (incluyendo las de proyecto y obra) deben incluir (1) el cuestionario de cumplimiento medioambiental debidamente cumplimentado, junto con la información solicitada que sea aplicable y (2) las declaraciones firmadas por las autoridades competentes en cuanto a espacios Natura 2000 y la Directiva Marco del Agua 2000/60/CE. Disponen de más información sobre la documentación medioambiental en la [FAQ n.º 18080](#) de CINEA. Para proyectos sin intervención física, consulten la [FAQ n.º 17672](#) de CINEA.

21. ¿Puede presentarse una propuesta sin tener DIA?

Las propuestas de obras (incluyendo las de proyecto y obra) deben incluir un informe de evaluación de impacto ambiental (EIA) preparado por el promotor del proyecto y las consultas realizadas en virtud de la Directiva de EIA. El desarrollo de la EIA puede completarse después de presentar la solicitud. Disponen de más información sobre la documentación medioambiental en la [FAQ n.º 18080](#) de CINEA.

22. La fecha límite para presentación de la propuesta completa al MITMS, con vistas a la obtención del certificado de conformidad de Estado miembro, es el 17 de enero. La fecha límite para la presentación ante la Comisión es el 30 de enero, por lo que el plazo intermedio es muy apurado. ¿Qué fecha recomiendan para la presentación de la propuesta completa al MITMS?

Recomendamos presentar la propuesta completa al MITMS cuanto antes y, como muy tarde, el 17 de enero.

23. Cuando la infraestructura ferroviaria incluye estaciones, ¿se puede entender que las estaciones tendrían que financiarse enteramente con fondos propios al no ser elegibles?

Efectivamente, las estaciones no son costes elegibles, por lo que no pueden financiarse con ayudas CEF, de acuerdo con la convocatoria. Dispone de más información sobre qué costes son elegibles como parte de una estación en la [FAQ n.º 17355](#) de CINEA, de donde se concluye que sólo los componentes de infraestructura ferroviaria de una estación de ferrocarril son elegibles.

24. La comunicación de interés al MITMS, ¿puede redactarse en español o debe ir en inglés?

La comunicación de interés al MITMS debe redactarse en español, de acuerdo con el [procedimiento para la obtención de la conformidad de Estado miembro](#) disponible en el sitio web del MITMS.

25. Los bienes inmuebles sobre los que se haga el proyecto, ¿tienen que ser propiedad del solicitante?

Los bienes inmuebles sobre los que se plantea la propuesta deben estar a disposición de alguno de los beneficiarios, ya sea en régimen de propiedad, arrendamiento, usufructo, concesión, etc., de forma que la propuesta pueda demostrar dicha disponibilidad mediante algún título.

26. Las terminales ferroviarias en nodos identificados de promoción privada, ¿tienen que ser públicas o asegurar una explotación abierta?

Según la convocatoria y el programa de trabajo, es imprescindible que cualquier infraestructura hecha con el apoyo de fondos CEF sea **públicamente accesible por cualquier operador en régimen de no discriminación**.

27. Las redes ferroviarias de comunidades autónomas que forman parte de la RFIG o conectan a la RFIG, ¿son elegibles?

Es importante distinguir entre la red ferroviaria de interés general (RFIG) tal como la define la Ley 38/2017 del Sector Ferroviario etc. y la red transeuropea de transporte (RTE-T) que viene definida en el [Reglamento 1315/2013](#) (concretamente, en los mapas de su anexo I). Solo son elegibles aquellas infraestructuras ferroviarias que formen parte de la RTE-T o sirvan de conexión a ella.

Pueden consultar la RTE-T en los mapas del anexo I del [Reglamento 1315/2013](#) (pp. 56-59), en el [visualizador TENtec de la Comisión](#) o en el [visualizador HERMES del MITMS](#).

La conexión de una determinada infraestructura con la RTE-T es elegible según la convocatoria (aunque teniendo en cuenta que esta se centra sobre todo en terminales logísticas y puertos). Es importante resaltar que, según la convocatoria y el programa de trabajo, es imprescindible que cualquier infraestructura hecha con el apoyo de fondos CEF sea **públicamente accesible por cualquier operador en régimen de no discriminación**.

28. Si un consorcio español presenta una propuesta que implica a Estados miembros, pero se desarrolla a nivel español, ¿es suficiente con la conformidad del MITMS únicamente o debe pedirse a todos los Estados miembros?

El [Reglamento 2021/1153](#) por el que se establece el CEF indica en el artículo 11 que las propuestas deberán ser presentadas: a) por uno o más Estados miembros; b) con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por organizaciones internacionales, empresas comunes

o empresas u organismos públicos o privados, incluidas las autoridades regionales o locales. Por tanto, la propuesta debe contar con la conformidad de todos los Estados miembros en los que se desarrolle.

29. El presupuesto que se aporta en la comunicación de interés, ¿puede posteriormente modificarse, al profundizar en el detalle de la propuesta?

No habría problema si las diferencias son modificaciones menores, cuestiones de forma, algunos matices, etc. y no son significativas (es decir, si no suponen cambios relevantes en el presupuesto o en la concepción general de la propuesta, entre otros) y están orientadas a mejorar la propuesta.

30. El importe recomendable de un millón de euros, ¿es el importe de la ayuda o es el de la inversión?

Es recomendable presentar propuestas que soliciten **ayudas** por valor de un millón de euros (lo que supone una inversión, en general, de dos millones de euros, como mínimo, en el caso de proyectos y de cerca de tres millones y medio de euros, como mínimo, en el caso de obras).

31. ¿Tiene alguna implicación presentar una comunicación de interés y no presentar después la propuesta? ¿Habría que manifestar alguna retirada de esta comunicación de interés si no se articula a tiempo la planificación del proyecto necesaria para la solicitud?

En principio, no tiene ninguna implicación, aunque dadas las limitaciones de plazo y recursos agradeceríamos que se nos comunicase el desistimiento lo antes posible.

32. Somos una empresa privada con vías ferroviarias internas privadas y conectada a la red general para expedición a clientes. ¿Se puede considerar, dentro de este marco de actuación, la mejora de nuestras infraestructuras para mejorar nuestra competitividad y aportar volumen de transporte al corredor atlántico?

Según la convocatoria y el programa de trabajo, es imprescindible que cualquier infraestructura hecha con el apoyo de fondos CEF sea **públicamente accesible por cualquier operador en régimen de no discriminación**, por lo que esta actuación no sería elegible.

33. Se indica que se pueden iniciar proyectos con anterioridad a la firma del GA bajo justificación expresa. ¿Qué tipo de justificación se admite?

La convocatoria dice que los costes son elegibles con carácter general desde la firma del acuerdo de subvención (*grant agreement* o GA) y que excepcionalmente se pueden justificar costes a partir del momento en que se presente la propuesta. La justificación debe sustentar la necesidad de que el proyecto tenga que arrancar antes, por ejemplo, por haberse alcanzado una madurez suficiente. Es importante tener en cuenta que el proyecto puede empezar antes de la presentación de la propuesta, pero las tareas que se realicen hasta el momento de

presentación de la propuesta en ningún caso serán subvencionables; el coste elegible más temprano es aquel que se lleva a cabo el día siguiente a la presentación de la propuesta.

34. El MITMS, ¿empezará a evaluar las propuestas antes del 17 de enero, según las vayan recibiendo?

La evaluación de las propuestas corresponde exclusivamente a CINEA. El MITMS solo asesora, dentro de las limitaciones existentes de plazo y recursos; como parte ese asesoramiento, el MITMS revisará la propuesta en el plazo más breve posible.

35. ¿Cuánto tardará el MITMS en evaluar las propuestas para presentarlas a CINEA?

La evaluación de las propuestas corresponde exclusivamente a CINEA. El MITMS solo asesora, dentro de las limitaciones existentes de plazo y recursos, y emite el certificado de conformidad de Estado miembro con anterioridad a la fecha límite de presentación de las propuestas a CINEA (30 de enero).

36. ¿Se podrá obtener el certificado de conformidad de Estado miembro antes del 17 de enero?

El MITMS emitirá el certificado de conformidad de Estado miembro con anterioridad a la fecha límite de presentación de las propuestas a CINEA (30 de enero). En general, los certificados de conformidad de Estado miembro correspondientes a España se emitirán después de la fecha límite de la segunda fase del procedimiento de otorgamiento de conformidad de Estado miembro, establecida el 17 de enero.

37. Respecto a regiones ultraperiféricas como Canarias, los proyectos ¿podrían ir dirigidos a la mejora de la infraestructura de transporte público que conecta los diferentes municipios de cada una de las islas? ¿Quizás con aplicaciones telemáticas que puedan replicarse en cualquier otra infraestructura? ¿O como se prevé la intervención de las regiones ultraperiféricas en CEF?

Recomendamos la lectura del programa de trabajo ([c2023_4886.pdf](#)) que regula las temáticas financiadas en las convocatorias CEF, en su apartado 6. A falta de mayor detalle en su consulta, podrían valorar la temática CEF-T-2023-SUSTMOBGEN-MULTHUB-Studies en la página 8 de la convocatoria SUSTMOBGEN ([call-fiche_cef-t-2023-sustmobgen_en.pdf](#)) o bien la temática CEF-T-2023-SIMOBGEN-DATA-WORKS: Data – studies, works or mixed en la página 14 de la convocatoria SIMOBGEN ([call-fiche_cef-t-2023-simobgen_en.pdf](#)).

38. ¿Se contempla la ayuda a proyectos de instalación de puntos de recarga, de acuerdo con los criterios de la RTE-T? Me pareció entender que a lo largo de 2024 se lanzará una convocatoria sobre esta materia de infraestructuras de recarga.

La convocatoria CEF Transport 2023 no contempla ayudas para este tipo de infraestructuras, que quedan cubiertas por la convocatoria CEF AFIF (siglas de Alternative Fuels Infrastructure

Facility o mecanismo para infraestructuras de combustibles alternativos). Actualmente ha finalizado el plazo del último (quinto) corte de CEF AFIF 2021; es previsible que en 2024 tenga lugar una nueva convocatoria de CEF AFIF.

39. El GSM-R se puede dividir en GSM-R de voz y GSM-R de datos. En la temática sobre ERTMS de esta convocatoria, ¿es financiable el GSM-R de voz en los trenes?

Deberían trasladar esta duda a CINEA en la siguiente dirección: CINEA-CEF-TRANSPORT-CALLS@ec.europa.eu.

40. Según tengo entendido, serán elegibles los costes en los que se haya incurrido durante el periodo elegible. En este sentido, se debe tener en cuenta el momento en que los trabajos son completados/entregados, y NO cuando se pagan (el pago puede ser posterior). ¿Es así? ¿Cómo opera esto para trabajos comenzados antes del periodo elegible, pero que aún no han sido completados?

Los costes son elegibles desde que se presenta la propuesta, dentro del plazo recomendado por la comisión y como máximo hasta el 31 de diciembre de 2028. Una vez que la propuesta es seleccionada y se firma el acuerdo de subvención o *grant agreement* (GA), con el arranque de la actuación se tiene generalmente acceso a un anticipo; seguidamente, se reciben pagos intermedios de acuerdo con lo establecido en el acuerdo de subvención. Todo este proceso está detallado en el modelo de acuerdo de subvención que puede consultarse en [mga_cef_en.pdf](#).

41. Si hay trabajos que se han iniciado con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta, pero que se completarán con posterioridad, estos costes ¿son elegibles completamente, o solo desde la fecha de presentación de la propuesta (como muy pronto)? Ejemplo: licitación pública cuyo expediente está iniciado, pero cuyas obras se completarán después.

Los costes son elegibles con carácter general desde la firma del acuerdo de subvención (*grant agreement* o GA) y excepcionalmente se pueden justificar costes a partir del momento en que se presente la propuesta. Los costes en los que se incurra con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta no son elegibles en ningún caso.

42. En las propuestas de tipo mixto, ¿existe un porcentaje máximo del total del presupuesto para los estudios?

No hay ningún porcentaje mínimo ni máximo que limite el volumen de los estudios (proyectos) en las propuestas de tipo mixto (proyecto y obra).

43. ¿A partir de cuándo y cómo se comunica la aprobación por parte del MITMS de la fase I, para proceder con la presentación de la fase II?

Intentaremos comunicar la aprobación de la fase I a la mayor brevedad posible a partir del 30 de noviembre, una vez se analice la propuesta y se compruebe que no existe incompatibilidad para su presentación, pero no puede concretarse un plazo fijo.

44. ¿Es descartable directamente un proyecto con rentabilidad financiera positiva para el inversor?

Sí, salvo que dicha rentabilidad positiva sea inferior a la tasa de descuento usada en el cálculo (y para la que CINEA recomienda un valor del 4 %) y se explique adecuadamente.

45. ¿Cuánto puntúa el análisis coste-beneficio (CBA) en la puntuación total de evaluación del proyecto?

Se desconoce la puntuación que asignan los evaluadores al CBA.

46. Cuando hay más de una empresa solicitante, ¿sobre quién recaería la ayuda?

Los beneficiarios de las ayudas son las mismas organizaciones que llevan a cabo las inversiones, y en igual proporción a estas.

47. ¿Van a facilitar la presentación?

La presentación está disponible en [esta plataforma](#).

48. ¿Se puede contar con su contacto para dudas?

Puede plantear dudas adicionales a través del [buzón CEF](#). También puede trasladar su consulta a CINEA en la siguiente dirección: CINEA-CEF-TRANSPORT-CALLS@ec.europa.eu.

49. ¿Pueden presentarse propuestas por parte de más de una empresa? En tal caso, ¿cuál de ellas recibe las ayudas?

Las propuestas a las convocatorias CEF pueden —y de hecho suelen— estar compuestas por varios beneficiarios (empresas privadas u organismos públicos), sin límite en cuanto a número. La inversión se lleva a cabo por parte de todos los beneficiarios y la subvención se recibe por cada uno en proporción a su inversión, siempre que cumplan con los requisitos en cuanto a costes elegibles.

50. ¿Es imprescindible redactar la propuesta en inglés?

Aunque no es imprescindible (salvo por el resumen), recomendamos encarecidamente que así sea, ya que la convocatoria dice: *You can submit your proposal in any official EU language (project abstract/summary should however always be in English). For reasons of efficiency, we strongly advise you to use English for the entire application.*

51. ¿Es posible proponer como fecha de inicio la de presentación de la propuesta?

De acuerdo con el texto de la convocatoria:

The project starting date and duration will be fixed in the Grant Agreement (Data Sheet, point 1). Normally the starting date will be after grant signature. A retroactive starting date can be granted exceptionally for duly justified reasons but never earlier than the proposal submission date

... por lo que, efectivamente, es posible proponer como fecha de inicio la de presentación de la propuesta, **si está adecuadamente justificada**.

52. ¿Cómo puedo saber si mi proyecto está ubicado en la red básica o en la red global de la RTE-T?

Para conocer si su proyecto se ubica en la red básica o en la red global, puede acudir a los mapas del anexo I del [Reglamento 1315/2013](#) (pp. 56-59), el [visualizador TENtec de la Comisión](#), o el [visualizador HERMES del MITMS](#).

53. ¿Qué son las propuestas descritas como *mixed* en la convocatoria?

Cuando se habla de propuestas de *studies* y *works* se refiere, en términos generales, a *proyectos* y *obras*; las propuestas *mixed* son aquellas que incluyen proyecto y obra.

54. ¿Qué ocurre si una propuesta, después de ser adjudicataria de fondos CEF, no se lleva íntegramente a cabo?

La finalización incompleta de un proyecto está prevista en el modelo estándar de acuerdo de subvención que pueden encontrar en [MGA CEF EN.pdf](#) (concretamente, en el artículo 32). Es posible solicitar una modificación del acuerdo de subvención que reduzca este, aunque no resulta deseable.

55. ¿Son elegibles los costes de construcción o ampliación de una terminal ferroviaria, aunque no se encuentre sobre la RTE-T, si está próxima a ella?

Sí, de acuerdo con la [FAQ n.º 21215](#) de CINEA:

The multimodal logistics platform or terminal shall be located on the TEN-T comprehensive or core network, without being explicitly mentioned in Annex II. If the terminal is not physically located exactly on the network it shall be linked with rail connection to the network within a reasonable proximity (approx. 20-30 km).

56. ¿Son elegibles los costes de la infraestructura de conexión de una terminal ferroviaria a la RTE-T?

Solo las conexiones ferroviarias, no las de carretera, de acuerdo con la [FAQ n.º 21215](#) de CINEA:

The rail connection to the core or comprehensive network would be an eligible investment. Please however note that a road connection from such terminal to the TEN-T cannot be supported.

57. Un puerto marítimo incluido en la RTE-T, ¿puede presentar una solicitud?

Un puerto marítimo incluido en la RTE-T puede presentar una solicitud, siempre que cumpla con los criterios de alguna de las temáticas de la convocatoria, especialmente con las temáticas de puertos marítimos CEF-T-2023-COREGEN-MARP-WORKS y CEF-T-2023-COMPGEN-MARP-WORKS, para puertos en la red básica y en la red global, respectivamente. Puede leer el contenido de dichas temáticas en las convocatorias [call-fiche cef-t-2023-coregen en.pdf](#) y [call-fiche cef-t-2023-compgen en.pdf](#), respectivamente.