



ANEXO

1. Subvencionabilidad de operaciones en las que se realiza una inversión mediante una prestación de servicios

Las actuaciones susceptibles de ser cofinanciadas en diversos OT del PO especialmente en el OT2, se llevan a cabo a través de esta fórmula de contratación de servicios y renting con empresas especializadas de un sector determinado. A través de esta tipología de contratación, se realiza una inversión real efectiva en infraestructuras, pero no se lleva a cabo mediante un contrato de obras sino mediante un contrato de prestación de servicios. Es decir, la Administración pública paga una cuota por la prestación de servicios que incluye actuaciones de inversión y actuaciones de mantenimiento. A su vez, el adjudicatario presta los servicios contratados mediante red de su propiedad (es decir, no incluye el despliegue de una red de titularidad pública). Sería el caso de servicios de conectividad para dotar de redes de acceso de alta capacidad a sedes públicas durante el período 2014-2020. En este sentido, teniendo en cuenta que en el expediente del contrato se identifica el coste en inversión, se podría cofinanciar mediante el PO únicamente el coste de la inversión.

Otra tipología serían los contratos de renting de Centros de Procesamiento de Datos (CPDs) para realizar actuaciones de consolidación de diversos servidores y servicios de computación en un entorno *cloud*.

Asimismo, en el ámbito de las actuaciones del OT4, también se consideran contratos de renting de vehículos energéticamente eficientes.

Así pues, teniendo en cuenta que la tendencia actual en muchos sectores es realizar contratos de servicios eliminando los contratos de inversiones en infraestructuras o activos de titularidad pública, se solicita a la Autoridad de Gestión confirmación sobre la subvencionalidad del gasto.

No hay ningún elemento reglamentario para considerar subvencionables en el marco actual actuaciones de prestación de servicios.

Aunque los contratos correspondientes identifiquen una partida del coste del contrato imputable a la inversión en la infraestructura, tal y como se indica en el texto de la consulta, ésta no queda finalmente como propiedad pública sino del adjudicatario correspondiente, con lo cual, a todos los efectos, lo que se estaría subvencionando sería la infraestructura del operador.

Para estos casos se recomienda que se valore si la operación puede articularse de otro modo que garantice la adquisición de bienes o derechos irrevocables a los beneficiarios que puedan admitirse como inversiones.



2. Subvencionabilidad de nuevas instalaciones de Centros de Procesamiento de Datos (CPD)

Una de las operaciones susceptibles a programar en el Objetivo Específico 4.3.1 es la renovación de CPDs más eficientes energéticamente. El objetivo de dicho proyecto es pasar de 24 CPDs iniciales a 4 grandes nodos; este proceso de consolidación de diferentes servidores y servicios de computación en un entorno *cloud* junto a medidas adicionales para optimizar la eficiencia energética, estimamos, supondrá una reducción de un 47% del consumo energético actual. En este caso, queríamos confirmar con la Autoridad de Gestión si se considera subvencionable el coste total de los CPDs o sólo el incremento en el coste para que sea eficiente energéticamente.

En éste último caso, se plantea si se podría justificar este sobrecoste mediante acreditación de un informe emitido por un experto independiente (incluyendo, en su caso, un comparativo de presupuestos solicitados).

De plantearse declarar este gasto en el OT4, entendemos que, en todo caso, habría que considerar como elegible el coste relacionado con el incremento de eficiencia energética y no el coste total de la instalación (mayoritariamente equipos informáticos) por las siguientes razones:

- Este gasto sería claramente elegible en el OT-2 al 100%
- La razón fundamental de una inversión de este tipo es la renovación de los equipos por otros tecnológicamente actualizados, que ofrezcan mejores prestaciones que, en sí misma, no está entre los objetivos del OT-4. Podría llegarse al extremo de que cualquier renovación de equipos, de este o de cualquier otro sector, sería elegible dentro del OT-4, al llevar aparejada una mayor eficiencia energética de los mismos. Entendemos que este no es el sentido de la "lógica de la intervención" que corresponde a este OT dentro del Programa Operativo.
- Habría que tener en cuenta que con el reglamento actual, el ahorro energético sería deducible del coste subvencionable con lo cual el neto final podría verse muy reducido (en el reglamento ómnibus parece que esta condición va a ser modificada).

Por otro lado, es razonable interpretar que cuando se habla de eficiencia energética en CPDs se hace referencia preferentemente al ahorro de energía asociado a actuaciones en el diseño del espacio físico del centro, en la adecuada integración de sus equipos auxiliares y en la propia arquitectura operativa de los sistemas informáticos. El objetivo es optimizar el rendimiento y, por tanto obtener las mismas o mejores prestaciones de cálculo con un consumo menor, así como conseguir condiciones físicas de temperatura y humedad adecuadas para los equipos y garantizar la continuidad de la alimentación y la seguridad física de las instalaciones, reduciendo el coste energético.



En el caso que se propone, al tratarse de una reestructuración compleja en la que 24 CPDs se concentran en 4 nodos, puede ser difícil identificar el coste diferencial atribuible específicamente al ahorro energético, sobre todo en lo referente a la adquisición de equipos informáticos que serán los que oferta el mercado, caracterizados por la mejora continua de sus prestaciones en todos los sentidos.

Por ello, sería indispensable realizar una auditoría energética previa en la que se evalúe detalladamente tanto el ahorro global de la actuación como la contribución específica de los diferentes elementos al componente de ahorro energético, objeto del OT-4, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores.

3. Flotas de transporte colectivo público y urbano energéticamente eficientes

En el Acuerdo de Asociación aparece que *"Se podrán financiar actuaciones en áreas como...flotas de transporte público"*. En el PO FEDER Cataluña 2014-2020 aparece que *"Las actuaciones que se llevarán a cabo dentro de este OE podrán ser, entre otras, las siguientes: ... Renovación de flotas de transporte público colectivo mediante la adquisición de vehículos de energías alternativas, especialmente los basados en el gas natural y en motores eléctricos o híbridos"*. Queríamos confirmar con la Autoridad de Gestión si se considera subvencionable el coste total de la compra de nuevas flotas de vehículos o sólo el incremento en el coste del vehículo para que éste sea eficiente energéticamente.

En éste último caso, se plantea a la Autoridad de Gestión si se podría justificar este sobrecoste mediante la acreditación de un informe emitido por un experto independiente (incluyendo, en su caso, un comparativo de presupuestos solicitados).

En este caso se considera elegible el total del gasto de adquisición de los vehículos de flotas de transporte urbano colectivo público en coherencia con los textos del Acuerdo de Asociación y del PO de Cataluña, siempre y cuando se cumplan todos los requisitos que se establecen para la elegibilidad de dichas actuaciones. Fundamentalmente, deben estar enmarcadas en planes o estrategias de movilidad urbana, ser llevadas a cabo en ciudades o áreas funcionales urbanas y suponer un impacto en la reducción de gases de efecto invernadero que pueda ser medido.

4. Subvencionabilidad del incremento del coste en la construcción de nuevos edificios públicos debido a medidas de eficiencia energética

En el caso de construcción de nuevos edificios, éstos han de tener según la normativa actual el certificado B de eficiencia energética. La cuestión que se plantea a la Autoridad de Gestión es si sería subvencionable el sobrecoste que supondría una inversión para obtener un certificado A de eficiencia energética.

En caso afirmativo, también se plantea a la Autoridad de Gestión si se podría justificar este sobrecoste mediante la acreditación de un informe emitido por un experto independiente (incluyendo, en su caso, un comparativo de presupuestos solicitados).



No se encuentra en el Acuerdo de Asociación ni en el texto del propio PO de Cataluña justificación para este tipo de actuaciones. En ambos casos, siempre se habla de actuaciones de eficiencia energética para rehabilitación y renovación de edificios. Es más, el propio texto del PO dice:

“En cuanto a las viviendas, sólo se considerará la renovación de los edificios existentes, con exclusión de nuevas construcciones. En cuanto a los edificios públicos, se podría considerar de forma limitada la financiación de edificios de cero emisiones y energía positiva, incluyendo nuevas construcciones”.

Por ello, no puede considerarse subvencionable de manera general el sobrecoste de nueva construcción por el hecho de superar los estándares obligados por la normativa vigente.

Todo esto por no hablar de la extrema dificultad que la pista de auditoría y la verificación de dichos gastos, podría plantear. No parece fácil establecer un criterio que permita identificar claramente el sobrecoste debido a la mejora extra en la calificación, atribuyéndolo a unas inversiones concretas y verificables.

5. Subvencionabilidad del transporte urbano limpio mediante vehículos energéticamente eficientes para la dotación de servicios públicos no necesariamente destinados a transporte colectivo

Confirmar con la Autoridad de Gestión la subvencionabilidad de este tipo de vehículos debido a que se trata claramente de un servicio público en área urbana (aunque no sea un transporte colectivo). Es el caso de vehículos que presten un servicio público urbano relacionado con la seguridad, sanidad, mantenimiento, servicios sociales u otros.

Tanto el Acuerdo de Asociación como el texto del PO de Cataluña, dentro de la PI 4.e, dicen que se podrán financiar actuaciones (entre otras) del tipo:

- Flotas de transporte público
- Promoción de las flotas de vehículos para uso público y sometido a una obligación de servicio público con bajas emisiones y de los sistemas de gestión de las mismas

En la respuesta a la consulta n.3 se ha considerado que los vehículos eficientes de transporte público colectivo son financiables en su totalidad. En coherencia con la existencia de esos dos apartados anteriores diferenciados, también se debería considerar la elegibilidad de las flotas de vehículos de uso público (distintas de transporte colectivo) aunque en este caso el coste subvencionable pudiera no ser el coste total de los mismos.



Sin embargo, las inversiones para mejora de la eficiencia energética en instalaciones públicas son claramente elegibles, y no parece muy coherente que si los equipamientos son móviles, los gastos correspondientes no lo sean.

Por consiguiente, el criterio en este tema no es tan evidente como en el caso del transporte urbano colectivo. Aunque para mayor seguridad, podría seguirse el criterio conservador de certificar el sobrecoste de los equipos eficientes energéticamente, quizás una evaluación completa del alcance de la actuación y de los ahorros que podría conllevar puede constituir una justificación adecuadamente fundamentada para considerar elegible el coste total de los vehículos de servicios públicos no colectivos en el OT-4.

6. Subvencionabilidad de vehículos destinados al servicio público del sector taxi

Confirmar con la Autoridad de Gestión la subvencionabilidad de vehículos de este sector debido a que consideramos este servicio público urbano como transporte colectivo (de hasta 4 pasajeros).

El AA dice textualmente: “el material rodante (eléctrico o no) a cofinanciar se limitará al transporte para servicios públicos y no es elegible para los particulares”.

Aunque el sector de taxis preste un servicio público, hay que recordar que en el proceso de negociación hubo una oposición importante de la Comisión a la cofinanciación de taxis o cualquier otro vehículo privado.

Partiendo de la posición de que los vehículos privados, aunque sean eléctricos, serían difícilmente elegibles, y desde luego no dentro de la Prioridad de Inversión de movilidad urbana sostenible, se podría pensar en una línea de ayudas, como un caso particular de ayudas a las PYMEs, para inversión en mejoras de eficiencia energética (Prioridad de inversión 4b de eficiencia energética en empresas).

Podrían ser elegibles en este caso las ayudas destinadas a incentivar la adquisición de vehículos que mejorasen muy significativamente la emisión de gases de efecto invernadero (p. ej. vehículos eléctricos o híbridos enchufables).



7. Medida de la mejora de la eficiencia energética

Las actuaciones de mejora de la eficiencia energética han de implicar una mejora en el indicador de CO₂/m² y año de la certificación energética. Es decir, no es necesaria la mejora mínima de 1 letra de la calificación energética ya que se pueden conseguir porcentajes de mejoras de eficiencia energética muy considerables sin llegar a cambiar de calificación. Se solicita a la Autoridad de Gestión la conformidad de la subvencionabilidad del gasto

El AA dice textualmente *“La financiación de estas medidas estará condicionada a la realización de una auditoría previa y a un seguimiento de los resultados, basados en un objetivo de ahorro previamente fijado y que conduzca a una certificación energética como resultado de la rehabilitación siguiendo las orientaciones establecidas en la guía ya mencionada de financiación de renovación energética de edificios.”*

En consecuencia, se considera perfectamente aplicable este criterio siempre que no contradiga lo establecido en el texto del PO y en los CPSO, y que las mejoras obtenidas sean demostrables y suficientemente importantes de acuerdo con los términos estipulados en el PO y, en su caso, en las convocatorias correspondientes.

8. Interpretación de actuación integral para el OE 4.3.1

- o **Actuación integral vertical:** En la realización de una auditoría o certificado energético se identifican de una manera integral las posibles actuaciones en un edificio o equipamiento. Como resultado, se llevarán a cabo aquellas medidas detectadas que conlleven a una mejora de la eficiencia energética. Por tanto, el conjunto de medidas realizadas se considerarán una actuación integral. Sin embargo, el resultado de la auditoría o certificado energético puede dar lugar a medidas que, por ejemplo, no sean todas viables económicamente. En estos casos, y de manera excepcional, se entendería actuación integral aquella/s medida/s que sean viables económicamente y que, por supuesto, representen una mejora de la eficiencia energética y sea significativa en el conjunto del proyecto integral.

En el AA se indica que las actuaciones no pueden ser aisladas y que deben basarse en una auditoría energética previa. Podría entenderse como acción aislada la que se realiza sin estudio previo, por ejemplo renovar ventanas o renovar calderas sin considerar previamente el consumo energético del edificio de forma holística (envolvente, calefacción y climatización, iluminación, etc) y siguiendo el protocolo propio de los certificados de eficiencia energética del Código Técnico de Edificación.

Del análisis energético efectuado puede derivarse una priorización de las actividades a realizar, sin que sea necesario acometer todas las reformas simultáneamente.



Por tanto, se entiende que ese criterio de subvencionabilidad es posible siempre y cuando la convocatoria correspondiente incluya indicaciones sobre la proporción de actuaciones contempladas en la auditoría energética que deberán ejecutarse para considerar significativa la mejora y, por tanto, subvencionable la operación. Es decir, que el criterio para decidir si la mejora de una parte de las actuaciones sigue considerándose significativa, esté claro de antemano.

- o **Actuación integral horizontal:** Se interpreta que actuaciones transversales que afecten a un número elevado de edificios cuya viabilidad viene condicionada por las economías de escala (como puede ser la sustitución del alumbrado de institutos por led) no requerirán del diagnóstico integral, ya que este diagnóstico afectaría negativamente a la viabilidad de la medida. En cambio, el conjunto de estas actuaciones se considera una actuación integral.

Entendemos que una manera de considerar una actuación de ese tipo como integral, podría ser definirla en el marco de un Plan Integral que especifique el alcance de la misma, su ámbito de aplicación y los beneficios obtenidos desde el punto de vista del ahorro y la eficiencia energética.

Es decir, debería existir un estudio energético previo que analice la actuación, y justifique su elegibilidad basándose en la horizontalidad de la misma, lo que de alguna manera considera e incorpora el criterio “actuación integral” aunque el elemento sobre el que se define esa integración no sea, en este caso, el edificio en sí mismo sino la propia naturaleza de la actuación.