

## MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA LÍNEA DE REFUERZO FINANCIERO DEL PROGRAMA DE VÍAS SINGULARES ( LÍNEAS 1 Y 2).

### I. ANTECEDENTES.

1.- Mediante **Acuerdo Plenario de 29 de Diciembre de 2020**, se aprobó definitivamente el **Plan CONTIGO** que contiene entre sus Programas de Inversión, el *Programa de Vías Singulares (PVS)*, que responde a los siguientes fines e intereses públicos ( BASE 1.1):

1. *Apoyo a municipios para mantenimiento de infraestructuras importantes, asegurando su vida útil y evitando colapsos de las mismas.*
2. *Seguridad jurídica de usuarios y seguridad vial*
3. *Continuación de una línea periódica de ayudas, para un sector específico con dificultades de acceso a financiación.*
4. *Reducción de casos de Vías sin titular y de anomalías competenciales, mediante incentivos a la regularización y cambios en la titularidad de infraestructuras.*
5. *Posibilidad de reinversiones de homologación, en orden a eventuales y futuras posibilidades de incorporación a red viaria provincial o autonómica, de aquellas vías de interés supramunicipal resultantes del Programa*

A su vez, el Programa tiene tres Líneas de actuación y de ayudas económicas ( LÍNEA 1 para Viarios sin titular Acreditado; LÍNEA 2 para viarios afectados por cambios de titular; y LÍNEA 3, para viarios de titularidad municipal).

2. Las dos primeras LÍNEAS han pretendido una transformación material y también jurídica de la situación previa de algunos viarios que databan de fechas muy anteriores a la actual, y que por distintas circunstancias estaban abocados a una lenta degradación, ya fuera por la falta de un titular acreditado, o bien por la incompetencia en materia viaria de sus titulares, y como consecuencia de todo ello, por las dificultades de implementación de inversiones para los mismos.

Asimismo, para las LÍNEAS 1 y 2, las Bases Reguladoras 6.5; 6.6; 7.6; y 7.7 han contenido además una segunda innovación muy relevante, al expresar cómo la Diputación se reservaba *la posibilidad de incorporación a la red viaria provincial o autonómica, de alguno de los viarios objeto de esta línea que reúnan características idóneas para ello.*

Código Seguro De Verificación	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
Observaciones		Página	1/9
Url De Verificación	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



3. Tras la publicación en el BOP del extracto de la Convocatoria, en la **Línea 1**, a fecha de Enero de 2021 se presentaron 7 solicitudes de inversión, de las cuales de inadmitieron las de Casariche y Lebrija mediante resolución 2820 de 2 de junio de 2021 y se preseleccionaron las de **Isla Mayor, Aznalcázar, Utrera, El Palmar** y Ronquillo (posteriormente desistido, debido al posterior esclarecimiento de la titularidad).

Los 4 Ayuntamientos que continuaron el procedimiento de investigación previsto en las BBRR, tras acreditar la asunción de la titularidad, obtuvieron la concesión de la subvención para las inversiones solicitadas mediante resolución 8998/2021, de 22 de Diciembre

4. Tras la publicación en el BOP del extracto de la Convocatoria, en la **Línea 2**, a fecha de Enero de 2021 se presentaron 5 solicitudes, de las cuales de inadmitieron las solicitudes de Dos Hermanas y Martín de la Jara, mediante resolución 2820 de 2 de junio de 2021 y se admitieron las de **Alcalá del Río, Las Cabezas de San Juan y Lora del Río**.

Los 3 Ayuntamientos que continuaron el procedimiento de transferencia de titularidad, lo instaron a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir de acuerdo a las BBRR, y acreditaron la asunción municipal de titularidad a finales de 2022, por lo que no pudo tramitarse la resolución de concesión de subvenciones de inversión, estando desde entonces y aún a la fecha de elaboración de este Memoria, a la espera de la financiación 2023, tras la liquidación del Presupuesto de 2022.

5. Como consecuencia de las previsiones anteriores, relativas a la eventual incorporación a la red viaria provincial de viarios procedentes de las Líneas 1 y 2, por el Área de Cohesión Territorial, en orden a la ejecución de las determinaciones de las BBRR, se sintetizó el enfoque estratégico, institucional y normativo al respecto de esta materia, suscribiéndose con fecha de **16 de Noviembre de 2022**, una **“Memoria justificativa preliminar para la instrucción de procedimientos en orden a integración en la red viaria provincial de viarios municipales, que habiendo sido seleccionados en las líneas 1 y 2 del programa de vías singulares del plan contigo, sean susceptibles de calificarse como de interés supramunicipal”**.

Seguidamente, y en base a la propuesta contenida en la anterior, se adoptó la **Resolución 8589, de 25 de Noviembre de 2022**, que aprobaba un **“Trámite de información previa en orden a la futura integración en la red viaria provincial de viarios municipales, que habiendo sido seleccionados en las líneas 1 y 2 del programa de vías singulares del Plan CONTIGO, sean susceptibles de calificarse como de interés supramunicipal”** .

6. En virtud del **apartado cuarto de dicha Resolución**, y una vez emitidos los informes de del apartado segundo y tercero, con fecha de **1 de Abril de 2023** se ha evacuado la propuesta de la Dirección General, derivada del estudio de los casos y de los informes de adecuación emitidos, de los que se ha concluido que actualmente sólo el proyecto de **“READECUACIÓN CARRETERA SE-9029 PARA INTEGRARLA CON LA SE-5208”** presentado por el Ayuntamiento de **LAS CABEZAS**, reuniría las

Código Seguro De Verificación	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
Observaciones		Página	2/9
Url De Verificación	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



condiciones para su homologación o integración como futura vía o carretera de la Red viaria provincial, teniendo por ello una propuesta de de carácter **FAVORABLE**, y siendo actualmente DESFAVORABLES los demás casos, por distintas limitaciones e insuficiencias que se recogen en los informes previos.

## II. JUSTIFICACIÓN PARA UNA LÍNEA DE REFUERZO FINANCIERO QUE TENGA COMO OBJETO LAS LÍNEAS 1 Y 2 DEL PROGRAMA DE VÍAS SINGULARES DEL PLAN CONTIGO.

Como se ha explicado en los antecedentes, el Programa de Vías Singulares (PVS) del Plan de Reactivación Económica y Social 2020-2021 (Plan CONTIGO), ha sido uno de los Programas diseñados por la Diputación para la cooperación específica con los Ayuntamientos, donde se aplicaba el instrumento de la planificación provincial de ayudas/subvenciones de Plan para incidir en la problemática de unas infraestructuras donde los diagnósticos territoriales y funcionales de la Diputación, aconsejaban una estrategia provincial diferenciada.

Los antecedentes de la estrategia se remontan a las reuniones de trabajo con la Fiscalía Delegada de Seguridad Vial sobre vías sin titular acreditado, mantenidas por todas las Administraciones de la provincia en el año 2015.

A la formación de ese Grupo de Trabajo le siguió en el tiempo la aprobación del Plan de Reducción de Déficit en Infraestructuras locales, del año 2016 y el Plan Supera V, del año 2017, donde ya se pusieron en marcha programas de refuerzo en infraestructuras de acceso a poblaciones.

La estrategia subyacente a estos Programas, partía del conocimiento de varias problemáticas:

- en primer lugar, era conocida la necesidad de los Ayuntamientos de asignar fondos con cierta periodicidad para el mantenimiento de los viarios municipales de tipo radial, de alto tráfico, perimetral o externos al caserío urbano, que conectaban el casco urbano con equipamientos o núcleos municipales, ya que estos viarios requerían una mayor atención, y los recursos municipales eran insuficientes para ello, incluidas las asignaciones anuales de los Planes de cooperación municipal.

- en segundo lugar, era conocida la existencia de una anomalía territorial en esta y otras provincias, derivada de la existencia de una malla de vías o caminos asfaltados que de facto funcionaban como vías de comunicación interurbanas, pero no integradas en las redes viarias oficiales, - por estar en manos de Organismos no competentes, o bien por no tener un titular actual acreditado-, lo cual conllevaba múltiples problemas en términos de vertebración territorial, seguridad vial y calidad de los servicios públicos.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	3/9
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



Ambas problemáticas tenían posibilidades diferentes, de forma que mientras en el primer grupo de situaciones la Diputación podía colaborar con sus planes provinciales de cooperación y asistencia a municipios, en las del segundo grupo, - a pesar de que se juzgase que el interés público era incompatible con vías de comunicación inseguras, sin inversiones ni mantenimientos, en manos de organismos sin competencias viarias, o sencillamente sin titular responsable-, la Diputación y los Ayuntamientos se encontraban con impedimentos competenciales y de titularidad para actuar en favor de las poblaciones afectadas.

En el contexto de este análisis, el Plan de Déficit de 2016 y el Plan Supera de 2017, optaron por incrementar la política específica de subvenciones en materia de viarios municipales singulares, de alta intensidad de tráfico, de tipo radial o externo al casco urbano, aunque llegado el momento de elaboración del Plan CONTIGO, además de un planteamiento similar a los anteriores, que se tradujo en la línea 3 del nuevo Programa, se añadieron por parte del área de Cohesión Territorial, unas líneas 1 y 2 de subvenciones aún más específicas, inspiradas por el análisis y diagnóstico territorial.

Precisamente, estas LÍNEAS 1 y 2 de este Programa son las líneas para las que esta Memoria justifica la conveniencia y necesidad de un refuerzo financiero, que se basa en los objetivos iniciales del Programa; en la trascendencia de la problemática que se ha explicado; en el estudio de los casos que se han presentado, con la información técnica suministrada por los Ayuntamientos a través de sus proyectos.

Esta propuesta puede resumirse de la siguiente manera:

a) Por un lado, se propone un **refuerzo financiero total para los proyectos con propuesta de cambio de titularidad ulterior en favor de la Diputación ( Modalidad de Refuerzo e Integración)**

Esta futura integración bajo titularidad provincial, es una consecuencia de las previsiones de las Bases Reguladoras de la Líneas 1 y 2, y está siendo sustanciada de forma paralela a esta gestión de estos fondos del PVS-Plan Contigo.

Ello ha tomado forma en la apertura de una Fase de Información Previa, que ha desembocado en una Propuesta Final de Actuación de 1 de abril de 2023, que ha sido FAVORABLE para iniciar el procedimiento de incorporación a la titularidad de la Diputación, y posteriormente a la red viaria superior. Ello puede suponer que en cualquier momento tras la finalización de las obras de puedan dar los pasos interadministrativos que dicha propuesta contiene y que culminarían presumiblemente con el alta en el Inventario del viario propuesto. La propuesta va a ser elevada a la Junta de Gobierno, para su dictamen.

Desde un punto de vista conceptual debemos diferenciar este caso de los restantes, y este hecho diferencial también fundamenta la conveniencia,- para la propia Diputación-, de que las obras se culminen conforme al Proyecto presentando y supervisado, que es el que asegura a la Diputación el nivel de calidad y terminación necesarios desde el punto de vista del Servicio de Carreteras, - que a

Código Seguro De Verificación	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
Observaciones		Página	4/9
Url De Verificación	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



la postre gestionará y asumirá las consecuencias prácticas relacionadas con el mantenimiento futuro de esa Vía-, siendo lógico que el mayor coste del proyecto, no repercuta financieramente sobre las arcas municipales, si finalmente, como se ha expuesto, el rol del Ayuntamiento como beneficiario es meramente transitorio e instrumental, ya que tras la conclusión de las obras la infraestructura va a ser traspasada a la Diputación, de ejecutarse las obras proyectadas.

b) Por otro lado, también se propone que se aplique un **refuerzo financiero parcial, para los viarios que habiendo sido en su día seleccionados dentro de las Líneas 1 y 2, no puedan llegar a ese calificación favorable de incorporación (Modalidad de refuerzo)**, según la Propuesta Final de Actuación, de 1 de abril de 2023.

Se define el refuerzo como parcial, porque los viarios incluidos en este grupo, a pesar de la enormes mejoras que la Diputación está financiando, aún precisarían de mayores fondos que estos para llegar al nivel adecuado de homologación y reinversión adecuado.

No obstante, en este grupo, paradójicamente las razones que justifican la medida de refuerzo financiero, son mayores y más diversas, donde ya no prima el interés particular de la Diputación en auto-dotarse de una infraestructura adecuada, sino que más bien pesan muy mucho varias razones de interés público general, que pasamos a sintetizar seguidamente:

- Razones de interés general desde una perspectiva provincial, son las que nos llevan a concluir que si Diputación no apoyase financieramente estas obras, ninguna otra Administración lo hará, porque precisamente la Diputación financia estas actuaciones en interés local y vecinal, para compensar las previas situaciones de semiabandono donde otras Administraciones han declinado su participación.

De no hacerlo así, el perjuicio recaería en el territorio local, en la seguridad viaria y la seguridad jurídica de l@s vecin@s y usuari@s de esas vías, acortándose aún más el ciclo de vida útil de estas infraestructuras preexistentes, y dañando así los intereses de la provincia, que lógicamente se beneficia de la existencia de infraestructuras viarias de calidad, y se ve perjudicada cuando dicha calidad no existe. De esta forma, esta línea de refuerzo redundará directamente en la ciudadanía de los pueblos colindantes, en su seguridad viaria, en la calidad del transporte motorizado, de los servicios públicos que las usan ( transporte de viajeros, escolar, fuerzas de seguridad, servicios sanitarios y de emergencia...) y en la seguridad jurídica de todos los potenciales usuarios de esas vías, en el sentido de que circularán por un viario que será responsabilidad de una Administración territorial, como son los Ayuntamientos.

- Hay más razones de interés general, desde una perspectiva municipal, para la adopción, por Diputación, de un refuerzo financiero y son las que entroncan con el origen del diseño del Programa PVS.

Código Seguro De Verificación	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
Observaciones		Página	5/9
Url De Verificación	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



No en vano, uno de los fines de la Base 1.4 de este Programa era el de generar un incentivo a los Ayuntamientos que optasen al Programa en orden a participar en la solución de un problema latente, propiciando cambios en la titularidad de infraestructuras semiabandonadas, para la reducción de casos de Vías sin titular y otras anomalías competenciales ( Líneas 1 y 2)

En este sentido debemos destacar que los Ayuntamientos han participado en este Programa, guiados así por una notable visión del interés público, - un interés general superior a ellos mismos- ya que han asumido cambios de titularidad, a pesar incluso de sus importantes implicaciones, para evitar esta situación de abandono y de continuidad de titulares sin competencias viarias, y con esta medida, a la postre, los Ayuntamientos probablemente habrán evitado, en beneficio de la generalidad de usuarios, el colapso de estas infraestructuras, y habrán garantizado a los usuarios, la existencia de una Administración responsable de la gestión de cada vía.

Por ello, se juzga coherente y proporcional compensar este trascendental esfuerzo que han hecho a los Ayuntamientos, con un recíproco esfuerzo adicional por parte de la Diputación, lo cual les permitirá no tener que programar nuevas fases de inversión o de re-inversión con inmediatez, y a la postre, les conllevará menos gastos de mantenimiento en los próximos años, sin perjuicio de que a partir de ahora estos viarios podrán ya acceder, - en una escala económica menor, pero al menos regular-, al sistema de Planes y ayudas de la Diputación, acceso que tenían impedido hasta la fecha, por razones de titularidad y competencia.

De acuerdo a los apartados a) y b) anteriores, la Línea de refuerzo financiero se juzga oportuna y conveniente, y es coherente con los objetivos y fines que se marcó la Diputación para lanzar una línea específica e intensiva de financiación provincial sobre las Vías Singulares de las líneas 1 y 2, con las innovaciones comentadas.

### III. DESCRIPCIÓN DE DISTINTAS REGLAS CONTENIDAS EN LAS BASES.

Adicionalmente a lo ya expuesto, a efectos de la adecuada comprensión de la propuesta, esta Memoria debe extenderse en la descripción de algunas de las particularidades de la misma, que son esenciales para su eficacia y para el cumplimiento de los objetivos pretendidos

Previamente, y a los efectos de las observaciones contenidas en el Informe de la Secretaría General nº 37/2023, de 4 de Abril, se ha indicar que este es un Programa que está parcialmente en ejecución, con proyectos ya presentados por todos los beneficiarios, y que se encuentran en distintas situaciones al momento actual, pero que tienen como común denominador que todos los proyectos tienen presupuestos deficitarios, y son susceptibles de recibir esta mayor inversión y financiación ( ya sea para llegar al concepto

<b>Código Seguro De Verificación</b>	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	6/9
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



de obra completa; para mejorar extensivamente los proyectos; para incrementar las mejoras cualitativas de los viarios; o inclusive para introducir mejoras adicionales a partir de los capítulos ya ejecutados, vía proyectos complementarios o adicionales a los primeros proyectos, que incorporen soluciones descartadas en inicio por falta de fondos).

Ello obedece a que las necesidades completas de estos viarios son mucho mayores a las financiaciones iniciales, circunstancia que no es casual, ya que hemos de partir de la premisa de que en las líneas 1 y 2 estamos trabajando con viarios que antes de este programa no tenían un titular previo acreditado, o tenían titulares sin competencias viarias, lo cual explica el estado en el que han llegado a titularidad municipal ( es decir con mantenimientos ocasionales, superficiales y parciales, que no han afectado a la totalidad del trazado, y en la mayor parte de los casos, sin las prevenciones complementarias aplicadas habitualmente por los titulares de carreteras, tales estudios previos del terreno, pilotajes, señalizaciones, balizamientos u obras de fábrica para el drenaje, etc.)

Todos los viarios son susceptibles en mayor o menor medida de un amplio campo de mejora para su readecuación al uso público, que sólo requiere financiación complementaria de una Administración comprometida con la movilidad provincial, como es la Diputación.

#### **a) Fórmula de distribución proporcional**

Dado que este refuerzo recae sobre un número limitado de beneficiarios, rompería la lógica del Programa entrar en un análisis de diferencias de los proyectos buscando una prelación entre los mismos o entre sus soluciones técnicas, - aspectos que tampoco fueron los criterios de financiación de la fase inicial, donde fueron atendidas todas las solicitudes, ampliando inclusive los fondos para cubrirlas -.

Esta es por tanto una segunda ampliación financiera del Programa, donde realmente todos los viarios son igualmente importantes en la escala territorial a la que afectan, y todos son susceptibles de mayores reinversiones o mejoras superiores a las disponibilidades iniciales.

Ante este tipo de supuestos, la solución más correcta es la de asignar los fondos de una forma objetivable, sin prelación subjetiva, sino aplicando un criterio proporcional en función del kilometraje de los viarios, en el bien entendido que ello no supone solucionar las necesidades completas de los viarios, pero sí al menos dotarlos de un refuerzo con cierta correspondencia con su longitud, que es un elemento fáctico no discutible, y que suele ser muy indicativo del volumen de necesidades.

La excepción lo constituye el viario incluido en la modalidad de refuerzo e integración, que es el único proyecto cerrado definitivamente, y además, sin observaciones de mejora por parte del Servicio de Carreteras, y por tanto, habiendo sido revisado, actualizado y supervisado favorablemente para llegar al objetivo funcional deseado, necesita tan sólo de unos fondos determinados por el Proyecto, y por ello la financiación de esta actuación, se limita a los mismos.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	7/9
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		



Se comprende así que no tenga que responder a ningún otro criterio de distribución que no sea el propio de los costes necesarios presupuestados en proyecto para culminar sus objetivos proyectuales, lo cual tampoco es casual, y es indicativo de que se encontraba en condiciones más favorables para la integración, como así se ha propuesto.

El resumen de la fórmula de distribución sobre la base de los créditos extraordinarios solicitados sería la siguiente:

MUNICIPIOS	LÍNEA ORIGINARIA PVS	LÍNEA DE REFUERZO FINANCIERO	KM VÍAS SEGÚN PROYECTOS	ASIGNACIÓN MÁXIMA
Las Cabezas de San Juan	LÍNEA 2	MODALIDAD DE REFUERZO DE INTEGRACIÓN	5'088	800.052'46 €

MUNICIPIOS	LÍNEA ORIGINARIA PVS	LÍNEA DE REFUERZO FINANCIERO	KM VÍAS SEGÚN PROYECTOS	ASIGNACIÓN INICIAL PROPORCIONAL A KM
Azncázar	LÍNEA 1	MODALIDAD DE REFUERZO -	13,000	4.102.793,23 €
Utrera	LÍNEA 1		1'624	512.533,55€
El Palmar de Troya	LÍNEA 1		1'129	356.311,81€
Isla Mayor	LÍNEA 1		3,000	946.798,44€
Alcalá del Río	LÍNEA 2		5'227	1.649.733,16€
Lora del Río	LÍNEA 2		4,220	1.331.829,80€

Finalmente, y habida cuenta que uno de los objetivos del Programa era el de favorecer la operaciones de transformación de estos viarios, frente a anteriores situaciones de abandono o semiabandono, en esta línea de refuerzo deben decaer ya las reglas de las BBRR iniciales sobre cofinanciación del 20% que se exigió a los beneficiarios de la línea 2 para acceder al Programa, porque carecería de sentido supeditar la eficacia y utilidad de este objetivo, a la exigencia de una nueva, y por demás imposible, cofinanciación municipal.

Debe añadirse que aquel porcentaje señalado ya cubrió su misión como criterio de admisión en la fase inicial, que obedecía a un intento de obtener de los titulares anteriores una co-participación económica en el proceso, bajo el estímulo de la transferencia final.

Código Seguro De Verificación	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59
Observaciones		Página	8/9
Url De Verificación	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>		





## b) Operatoria de concesión

La adhesión a la Línea de refuerzo, se produce con la mera presentación de un proyecto por mayor coste que el de las subvenciones iniciales, de forma que por el importe de la diferencia se generará un expediente de subvención adicional.

Considerados el conjunto de beneficiarios, las subvenciones se resolverán de forma progresiva en el tiempo por cada expediente, y no en un acto único, a medida que se emitan los Informes de revisión técnica, de carácter favorable por parte del Servicio de Carreteras y Movilidad, respecto a cada actuación y tras el proceso de fiscalización favorable por la Intervención .


## c) Plazo de presentación

El plazo de presentación de proyectos se ha considerado como un plazo breve, dado son ampliaciones de los proyectos originarios presentados ya para los mismos viarios, y de los que presumimos que los proyectistas iniciales tienen claras las posibilidades de mayor intervención o mejora.

## d) Plazo de adjudicación y ejecución

En la medida que el incremento de fondos puede conducir a los beneficiarios a acumular las fases financieras en una única licitación, de aplicarse estos fondos, los plazos pasarán a ser los contenidos en esta línea de refuerzo , y no la regulación de plazos del Programa originario.

La Dirección General del Área  
( En la fecha de la firma)

<b>Código Seguro De Verificación</b>	1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Juan Carlos Montoya Vilches	Firmado	17/04/2023 15:17:59	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	9/9	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==">https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/1xDea27hVa9fNibyNUHTNw==</a>			