



N.º 1.657

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL PROYECTO ESTRATÉGICO
PARA LA RECUPERACIÓN Y TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA
(PERTE) DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y CONECTADO,
EJERCICIOS 2021 A 2023**



El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 18 de diciembre de 2025, el Informe de Fiscalización del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del Vehículo Eléctrico y Conectado, ejercicios 2021 a 2023, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, así como al Gobierno de la Nación, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.



ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	9
I.1.	INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO	9
I.2.	OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN	9
I.2.1.	Objetivos de fiscalización	9
I.2.2.	Alcance de la fiscalización	10
I.3.	ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO	10
I.3.1.	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) del Gobierno de España	11
I.3.2.	Proyectos Estratégicos de Recuperación y Transformación de la Economía (PERTE)	11
I.3.3.	Plan de impulso a la cadena de valor de la industria de la automoción	12
II.	RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	13
II.1.	DISEÑO DEL PERTE VEC	13
II.2.	DESCRIPCIÓN DEL PERTE VEC	17
II.3.	GOBERNANZA DEL PERTE VEC	19
II.3.1.	Sistema de gobernanza	19
II.3.2.	Sistema de integridad	21
II.4.	ANÁLISIS DE LAS AYUDAS A ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO	22
II.4.1.	Convocatoria 2022 (VEC I)	25
II.4.2.	Convocatoria 2023 (VEC II)	33
II.4.3.	Convocatoria 2024 (VEC III)	38
II.4.4.	Gestión contable	38
II.5.	OBJETIVOS E INDICADORES	39
II.5.1.	PRTR	39
II.5.2.	PERTE VEC	40
II.5.3.	Línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC	42
II.6.	ANÁLISIS TRANSVERSALES	44
II.6.1.	Igualdad entre mujeres y hombres	44
II.6.2.	Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno	46
II.6.3.	Sostenibilidad ambiental	46
III.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	48
III.1.	SOBRE EL DISEÑO Y GOBERNANZA	48
III.1.1.	Planificación	48
III.1.2.	Gobernanza	49
III.1.3.	Objetivos e indicadores	50

III.1.4. Sistema de integridad.....	50
III.2. SOBRE LA GESTIÓN Y CONTABILIDAD	51
III.3. SOBRE LOS OBJETIVOS TRASVERSALES.....	52
ANEXOS	53
ALEGACIONES FORMULADAS	79

RELACIÓN DE ABREVIATURAS, SÍMBOLOS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

BBRR	Bases reguladoras
BDNS	Base de datos nacional de subvenciones
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC.AA.	Comunidades Autónomas
CNAE	Clasificación Nacional de Actividades Económicas
DACI	Declaración de ausencia de conflicto de interés
DGIPYME	Dirección General de Industria y de la Pyme
DNSH	<i>Do No Significant Harm</i> (no causar un perjuicio significativo al medioambiente)
GTI	Grupo de trabajo interministerial
IA	Inteligencia artificial
IPCEI	<i>Important Projects of Common European Interest</i> (Proyectos Importantes de Interés Común)
M€	Millones de euros
MDI	Manifestaciones de interés
MITU	Ministerio de Industria y Turismo
MRR	Mecanismo de Recuperación y Resiliencia
PA	Plan antifraude
PERTE	Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica
PERTE VEC	Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado
PES	Plan Estratégico de Subvenciones
PIB	Producto Interior Bruto
PRTR	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
PTAS	Plan Tecnológico de Automoción Sostenible
RGEC	Reglamento General de Exención por Categorías
SGIPYME	Secretaría General de Industria y de la Pyme

SNCA	Servicio Nacional de Coordinación del Fraude
TRAGSATEC	Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A., S.M.E., M.P.
UE	Unión Europea
VEC	Vehículo eléctrico y conectado

RELACIÓN DE CUADROS

CUADRO 1: FASES PARA LA DECLARACIÓN DE PERTE.....	15
CUADRO 2: MEDIDAS TRASFORMADORAS. IMPULSO DE LA CADENA INDUSTRIAL	18
CUADRO 3: MEDIDAS FACILITADORAS. CREACIÓN DE UNA NUEVA MOVILIDAD	18
CUADRO 4: CALENDARIO DE ACTUACIONES DEL MITU EN MATERIA DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE Y SITUACIÓN ACTUAL	22
CUADRO 5: PRESUPUESTO DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC	23
CUADRO 6: CONVOCATORIAS DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC	23
CUADRO 7: EJECUCIÓN DE CONVOCATORIAS DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC.....	24
CUADRO 8: SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN Y PLAZOS DE RESOLUCIÓN	30
CUADRO 9: EJECUCIÓN DE LA CONVOCATORIA 2022 VEC I.....	33
CUADRO 10: CÁLCULO DE LOS PRÉSTAMOS	36
CUADRO 11: EJECUCIÓN DE LA CONVOCATORIA 2023 VEC II.....	37
CUADRO 12: CUMPLIMIENTO DE HITOS Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE IMPULSO DE LA COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD INDUSTRIAL	39
CUADRO 13: INDICADORES DEL PERTE VEC	41
CUADRO 14: INFORMES DE EVALUACIÓN	42
CUADRO 15: SITUACIÓN FINANCIERA DEL PERTE VEC: IMPORTES COMPROMETIDOS ..	44
CUADRO 16: COMPOSICIÓN DE LAS PLANTILLAS.....	45

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: HOJA DE RUTA DEL COMISIONADO DEL PERTE VEC.....	20
GRÁFICO 2: CONCESIÓN DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC	24
GRÁFICO 3: COMPOSICIÓN DE LOS PROYECTOS TRACTORES	27
GRÁFICO 4: LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LOS PROYECTOS PRIMARIOS.....	28
GRÁFICO 5: ESTRUCTURA DE LAS AYUDAS DE LA SEGUNDA CONVOCATORIA	34
GRÁFICO 6: OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES	47

I. INTRODUCCIÓN

I.1. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La *Fiscalización del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del Vehículo Eléctrico y Conectado, ejercicios 2021 a 2023* figura incluida, a iniciativa del propio Tribunal de Cuentas, en el Programa Anual de Fiscalizaciones para el año 2024, aprobado por el Pleno en su sesión del 20 de diciembre de 2023.

Esta fiscalización responde principalmente al primer objetivo del Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2024-2027: *Contribuir a una gestión de los fondos públicos eficaz, eficiente y transparente*, y en concreto a la línea de actuación 1 *Impulsar actuaciones fiscalizadoras sobre asuntos de relevancia social y sobre las principales áreas de riesgo de la gestión pública, fomentando el enfoque evaluador*.

Asimismo, la fiscalización ha comprendido el análisis de los procesos de puesta en marcha y ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), correspondiendo a actuaciones de fiscalización de la segunda fase, centradas en la ejecución de los proyectos de inversión acogidos al PRTR y de los distintos programas y proyectos dotados presupuestariamente para ello, según lo previsto en el Acuerdo Marco sobre la programación del ejercicio de la función fiscalizadora por el Tribunal de Cuentas en relación con la puesta en marcha, ejecución y evaluación de resultados del PRTR, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas de 28 de abril de 2022.

La propuesta de fiscalización se refuerza por el hecho de que el PERTE sobre el vehículo eléctrico y conectado (VEC) es el primero de los PERTE aprobados por el Gobierno de España. Se trata de un proyecto basado en la colaboración público-privada y centrado en el fortalecimiento de las cadenas de valor de la industria de automoción española, un sector estratégico para el país. El objetivo es crear el ecosistema necesario para el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos y conectados a la red y convertir a España en el eje europeo de la electromovilidad.

El inicio del procedimiento fiscalizador se acordó por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su sesión de 27 de junio de 2024.

I.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

I.2.1. Objetivos de fiscalización

La fiscalización se configuró con el carácter de fiscalización operativa, en los términos y alcance contemplados en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, con el análisis del cumplimiento de determinados aspectos normativos en la gestión de las ayudas. En concreto, se ha pretendido dar respuesta a los siguientes objetivos:

DISEÑO y GOBERNANZA: Valorar la planificación de la línea de ayudas, evaluando la validez, suficiencia y representatividad de los objetivos e indicadores establecidos, así como la comunicación entre las partes implicadas. Análisis del diseño y funcionamiento de los órganos de gobierno del PERTE, así como las actividades para el seguimiento del grado de consecución de los objetivos previstos. Analizar el sistema de integridad diseñado al efecto.

GESTIÓN DE LAS AYUDAS: Análisis de los sistemas y procedimientos de gestión y concesión de las ayudas, de acuerdo con los principios de legalidad, eficacia, eficiencia y economía.

REFLEJO CONTABLE: Comprobación de que la gestión económica y financiera de las ayudas se ha reflejado adecuadamente en el sistema contable de la Administración General del Estado, de acuerdo con los principios y criterios contables que resultan de aplicación.

Se ha procedido, asimismo, a la verificación del cumplimiento de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; de las prescripciones en materia de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; y de la normativa sobre sostenibilidad ambiental; en todo aquello en que lo dispuesto en estas regulaciones pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

1.2.2. Alcance de la fiscalización

Ha constituido el **ámbito objetivo** de la presente fiscalización las actividades correspondientes a la línea de actuación integral sobre la cadena de valor industrial dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC).

El **ámbito subjetivo** de las actuaciones fiscalizadoras son los órganos gestores de la actuación integral sobre la cadena de valor industrial dentro del PERTE VEC en el actual Ministerio de Industria y Turismo (MITU)¹. En concreto, la Dirección General de Programas Industriales, perteneciente a la Secretaría de Estado de Industria, para las actuaciones de gestión de las ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico².

El **ámbito temporal** de la fiscalización se ha circunscrito al periodo comprendido entre los ejercicios 2021, inicio de las actuaciones del PERTE VEC, y 2023, sin perjuicio de que se hayan podido extender comprobaciones a momentos anteriores o posteriores, cuando ello ha sido necesario para la mejor consecución de los objetivos.

Se han practicado las actuaciones necesarias para fundamentar la opinión del Tribunal de Cuentas sobre las áreas fiscalizadas, sin que se hayan producido limitaciones al alcance previsto.

Los órganos gestores han cumplido con el deber de colaboración con el Tribunal de Cuentas, proporcionando la información y documentación disponible e indicando aquella inexistente, sin que esta circunstancia haya obstaculizado la consecución de los objetivos previstos.

1.3. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

El estado de alarma declarado el 14 de marzo de 2020 como consecuencia de la pandemia de COVID-19 supuso la interrupción temporal de la actividad industrial y comercial, con importantes repercusiones en materia de producción y empleo, tanto para los sectores industriales como para el conjunto de la economía del país.

¹ En este informe, todas las referencias se realizan al Ministerio de Industria y Turismo, responsable de la gestión del PERTE VEC, después de la remodelación del 21 de noviembre de 2023. Con anterioridad las competencias correspondían al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

² Con anterioridad al Real Decreto 409/2024, de 23 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del MITU, el diseño y gestión de las ayudas correspondía a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (DGIPYME), perteneciente a la Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (SGIPYME).

El 21 de julio de 2020, el Consejo Europeo reunido en sesión extraordinaria, creó un instrumento para la recuperación de la economía como respuesta coordinada y solidaria a la crisis originada por la pandemia, conocido como Plan Next-Generation. Se compone de dos instrumentos principales:

- El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) que constituye el núcleo del fondo de recuperación. Su finalidad es apoyar la inversión y las reformas en los Estados miembros para lograr una recuperación sostenible y resiliente, al tiempo que se promueven las prioridades climáticas y digitales de la UE.
- El programa Ayuda a la Recuperación y Cohesión de los Territorios de Europa (REACT-EU) creado para la recuperación de la cohesión y los territorios de Europa, dando continuidad a las medidas urgentes de respuesta y reparación de la crisis.

1.3.1. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) del Gobierno de España

Para poder acogerse al MRR, España aprobó el PRTR, que se configura como un instrumento nacional promovido y financiado por la Unión Europea (UE) orientado a mitigar los impactos de la pandemia de la COVID-19 y con los objetivos de modernizar el tejido productivo, impulsar la descarbonización y el respeto al medio ambiente, fomentar la digitalización, y la mejora de las estructuras y recursos destinados a la investigación y formación, consiguiendo en última instancia una mayor capacidad de la sociedad para superar problemas como los causados por la pandemia³.

El PRTR está estructurado en torno a diez políticas palanca, entre de las cuales se encuentra la número 5, referida a la *Modernización y digitalización del tejido industrial y de la pyme, recuperación del turismo e impulso a una España Nación Emprendedora*. Esta integra un componente específico sobre la “Política Industrial España 2030” (Componente 12), cuyo objetivo es impulsar la modernización y la productividad del ecosistema español de industria – servicios, mediante la digitalización de la cadena de valor, el impulso de la productividad y de la competitividad de los sectores estratégicos claves en la transición ecológica y la transformación digital.

Dentro de la referida “Política Industrial España 2030”, se recoge el Programa de Impulso de Competitividad y Sostenibilidad Industrial (Inversión 2) con un importe de 4.797 millones de euros (M€), para apoyar a empresas del sector (incluyendo los servicios), de modo que se cubra la mayor parte de los componentes de las cadenas de valor estratégicas que conforman los ecosistemas de oportunidad definidos por la Comisión Europea⁴.

1.3.2. Proyectos Estratégicos de Recuperación y Transformación de la Economía (PERTE)

Dentro de la citada política industrial se crean por el Gobierno de España los Proyectos Estratégicos de Recuperación y Transformación de la Economía (PERTE). Son proyectos en sectores estratégicos y que persiguen una gran capacidad de arrastre para el crecimiento económico, el empleo y la competitividad de la economía española. Inspirados en los Proyectos Importantes de Interés Común Europeos (IPCEI)⁵, los PERTE representan un cambio de paradigma en la concepción de los instrumentos de apoyo público. Los PERTE han de caracterizarse por su alto componente de colaboración público-privada, abiertos a todo tipo de empresas e instituciones (tanto grandes empresas como pymes, así como institutos de investigación y universidades), en los que

³ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2020-17340>

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las regiones: un nuevo modelo de industria para Europa. Bruselas, 10.3.2020. COM(2020) 102 final.

⁵ En sus siglas en inglés Important Projects of Common European Interest.

pueden participar diferentes ministerios en su desarrollo, y que son transversales a las diferentes administraciones.

Esta nueva figura se define con vocación de permanencia en el Real Decreto-ley 36/2020. Los principales criterios para declarar a un proyecto como PERTE son:

- Que represente una importante contribución al crecimiento económico, a la creación de empleo y a la competitividad de la industria y la economía española.
- Que permita combinar conocimientos, experiencia, recursos financieros y actores económicos, con el fin de remediar importantes deficiencias del mercado o sistémicas y retos sociales a los que no se podría hacer frente de otra manera.
- Que tenga un importante carácter innovador o aporte un importante valor añadido en términos de I+D+i, posibilitando el desarrollo de nuevos productos, servicios o procesos de producción.
- Que sea importante cuantitativa o cualitativamente, con un tamaño o un alcance particularmente grandes, o que suponga un nivel de riesgo tecnológico o financiero muy elevado.
- Que favorezca la integración y el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas, así como el impulso de entornos colaborativos.
- Que, en su caso, contribuya de forma concreta, clara e identificable a uno o más objetivos del PRTR.

I.3.3. Plan de impulso a la cadena de valor de la industria de la automoción

En el ámbito nacional, el Gobierno aprobó en el año 2020 el “Plan de impulso a la cadena de valor de la industria de la automoción, hacia una movilidad sostenible y conectada” para promover la competitividad, el empleo y la sostenibilidad del sector de automoción. Este Plan incluye 21 medidas de tipo económico, fiscal, normativo, logístico, de competitividad, de formación y cualificación profesional, de compra pública sostenible y de planificación estratégica que dan cobertura a toda la cadena de valor de la industria. Con el objeto de promover una movilidad segura y sostenible en un contexto de cambios asociados a la descarbonización y de transformación digital, el Plan propone atraer y movilizar las inversiones necesarias para adaptar y orientar la industria hacia las nuevas demandas de los mercados y los objetivos de sostenibilidad, la adjudicación de fabricación de nuevos modelos eléctrico o de hidrógeno y el desarrollo de nuevos modelos de negocio.

El Plan se desarrolla en torno a cinco pilares:

1. Renovación del parque de vehículos hacia otro más moderno y eficiente, impulsando la competitividad de las empresas y autónomos a partir de los ahorros en combustible.
2. Impulso de las inversiones para promover la competitividad y la sostenibilidad, orientando a la industria hacia las nuevas demandas de los mercados y los objetivos de sostenibilidad.
3. Inversiones en I+D+i, como generadoras de competitividad, de nuevos productos y modelos de negocio.

4. Una fiscalidad para impulsar la competitividad del sector, empleando determinados incentivos fiscales que complementen a las medidas de inversión y normativas para el impulso de la movilidad eléctrica y sostenible.
5. Medidas en el ámbito de la formación y cualificación profesional, al objeto de generar nueva mano de obra cualificada y adaptar la existente a las nuevas necesidades de la automoción.

En la intersección de estos dos ámbitos, el europeo y el nacional se inserta el PERTE-VEC. En este sentido, ya se habían adoptado medidas de apoyo al sector, entre las que se encontraba el Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de Automoción, aprobado en junio de 2020, y que contemplaba medidas de estímulo a la demanda, beneficios fiscales en el ámbito de la I+D+i y el impulso a las infraestructuras de recarga.

El marco normativo se detalla en el anexo 1.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1. DISEÑO DEL PERTE VEC

Tras la aprobación del Real Decreto-Ley 36/2020 por el que se establecían las medidas para la implementación del PRTR, el Gobierno presentó a la Comisión Europea el contenido del Plan, que obtuvo la aprobación final del Consejo por Decisión de 13 de Julio de 2021⁶. En ella se recoge las diez políticas palanca y el desglose de los 30 componentes del PRTR en cerca de 500 hitos y objetivos para las más de 200 reformas e inversiones en los que se estructura el Plan.

De los treinta componentes del PRTR, el C12 está referido a la “Política industrial España 2030”, el cual tiene asignado como hito específico la creación de un PERTE en el ámbito estratégico de los vehículos eléctricos (PERTE VEC).

Tanto la Decisión del Consejo como el componente 12 del PRTR establecen una serie de criterios mínimos que ha de cumplir el PERTE VEC:

- Había de tener como objetivo último potenciar un sector industrial competitivo, sostenible e innovador;
- Debería abarcar toda la cadena de valor del sector, e incluir el apoyo a las pymes;
- El mayor valor añadido habría de venir de la colaboración entre la administración pública y la industria, integrando a los diferentes actores para impulsar la cadena de valor de un sector estratégico;
- El Gobierno debía poner en marcha una licitación competitiva con el objetivo de recibir propuestas específicas que se desarrollarían en el marco del PERTE;
- La ejecución de las medidas de apoyo que pudieran constituir ayuda estatal de conformidad con el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la UE y requerir una notificación a la

⁶ Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España {SWD(2021) 147 final} y Anexo.

Comisión, no podría tener lugar antes de que España hubiera obtenido de la Comisión la aprobación de la ayuda estatal;

- La resolución del Consejo de Ministros por la que se crearía el PERTE debía contener criterios de selección detallados para garantizar que la medida cumpliría lo dispuesto en la Guía técnica sobre la aplicación del principio de “no causar un perjuicio significativo” (principio DNSH por sus siglas en inglés, *Do No Significant Harm*)⁷. El pliego de condiciones exigirá además que solo pudieran seleccionarse aquellas actividades que cumplieren la legislación medioambiental nacional y de la UE pertinente;
- La implementación de la inversión debía estar terminada a más tardar el 30 de junio de 2026.

Para poder identificar aquellas áreas de mayor interés dentro del Programa de Impulso de Competitividad y Sostenibilidad Industrial, el MITU publicó una convocatoria dirigida a la industria española para que presentaran sus Manifestaciones de interés (MDI) sobre propuestas de proyectos que pudieran tener cabida en el PRTR⁸. El plazo para la recepción fue del 10 de diciembre de 2020 al 20 de enero de 2021.

El objetivo de las MDI era identificar propuestas de grandes proyectos que pudieran tener cabida en el PERTE VEC, y que permitieran determinar, entre otros elementos, sus condicionantes estratégicos y de innovación, el impacto en la creación de empleo, su potencial de crecimiento, de cohesión territorial, sus objetivos medioambientales, de eficiencia energética, de cambio climático y de digitalización. A las propuestas presentadas se les exigían los siguientes requisitos:

- Involucrar a una parte sustancial de una determinada cadena de valor industrial, justificada mediante un número suficiente de empresas y entidades de dicha cadena, incluyendo pymes, y su adecuada representación territorial.
- Ser tractores y cooperativos, exigiendo una empresa líder del proyecto conjunto y un número mínimo adicional de cinco entidades participantes, de las cuales al menos el 40 % debían responder a la categoría de pyme.
- Tener un marcado carácter innovador y/o aportar un importante valor añadido en términos de I+D+i.
- Tener carácter vertebrador en el territorio, con impacto en más de una comunidad autónoma (CC.AA.).
- Tener un presupuesto mínimo de 40 M€ y que los beneficiarios participasen en la financiación.

Se presentaron 717 propuestas de proyectos que totalizaban inversiones por 212.389 M€, destacando las correspondientes a la parte industrial (77 % de las propuestas y el 79 % de los importes previstos)⁹.

⁷ DO C 58 de 18.2.2021, p. 1

⁸ Convocatoria del Programa de Impulso de proyectos tractores de Competitividad y Sostenibilidad Industrial https://industria.gob.es/es-es/participacion_publica/paginas/detalleparticipacionpublica.aspx?k=362

⁹ Documento de “Análisis de la MDI y próximos pasos”, de 4 de febrero de 2021 elaborado por la Secretaría General de Industria y de la Pyme (SGIPYME).

Las propuestas presentadas fueron clasificadas por sectores, tomando en consideración su impacto en las distintas cadenas de valor de la industria. El principal de ellos correspondía al sector de automoción, con una inversión propuesta de 31.861 M€ en 41 proyectos.

Sobre la base de las propuestas presentadas, el MITU adoptó un plan de trabajo estructurado en cinco fases (que denominan *paquetes*) para avanzar en el procedimiento, que se resumen en el cuadro 1.

CUADRO 1: FASES PARA LA DECLARACIÓN DE PERTE

PAQUETE	CONTENIDO	ÓRGANO/SERVICIO	FECHA PREVISTA	DOCUMENTACIÓN
1	Desglose en bloques de la cadena de valor	Técnicos de la SGIPYME	3ª semana febrero 2021	PowerPoint 10/02/2021
2	Identificación de líderes	Comisión de evaluación, constituida dentro de la SGIPYME	n/d	PowerPoint 18/02/2021 Nota sobre estado de los PERTE a 7/4/2021 (sin fecha ni firma)
3	Cuantificación de impacto e inversiones	Técnicos de la SGIPYME, con la validación de la Comisión de Evaluación	n/d	No
4	Estructura de colaboración del PERTE	SGIPYME y la Subsecretaría de Industria y Turismo	n/d	PowerPoint de abril de 2021
	Preparación de documentación	SGIPYME y la Subsecretaría de Industria y Turismo	n/d	
	Aprobación del PERTE	Consejo de Ministros	Marzo de 2021	13/07/2021
5	Apertura del Registro de entidades participantes en el PERTE	Ministerio de Hacienda	Abril de 2021	30/03/2023
	Publicación de normativa (órdenes y convocatoria)	MITU	Julio de 2021	Bases: diciembre-21 Convocatoria: marzo-22
	Resolución de convocatoria	MITU	Noviembre de 2021	20/01/2023

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación facilitada por el MITU

La planificación por fases fue la siguiente:

PAQUETE 1: Desglose en bloques de la cadena de valor, según los proyectos definidos en la cadena de valor, clasificándose en bloques obligatorios y adicionales.

PAQUETE 2: Identificación de líderes, realizando un ejercicio de interacción con las empresas para modificar el alcance de las propuestas presentadas al objeto de que se adecúen mejor a la estructura del PERTE, buscando sinergias para la agrupación aumentando la dimensión e impacto del PERTE.

PAQUETE 3: Cuantificación de impacto e inversiones exigidos por la Comisión Europea en lo relativo a: transición ecológica, transición digital, principio DNSH al medioambiente, empleo, producto interior bruto (PIB), resiliencia, etc., estructurar las inversiones y establecer los grupos de apoyo que establece la UE dentro del Reglamento General de Exención por Categorías (RGEC).

Este paquete debía realizarse por los técnicos de la SGI PYME, con la validación de la Comisión de Evaluación, si bien no se ha aportado documentación al respecto¹⁰.

PAQUETE 4: Determinación de la estructura de colaboración del PERTE, buscando el encaje jurídico óptimo tanto para los intereses de las empresas, como para la gestión de la Administración.

PAQUETE 5: Preparación de documentación. Es una fase administrativa de preparación de documentación para la negociación con la UE, pre notificación y la notificación del PERTE en lo relativo a ayudas de Estado, Consejo de Ministros, Registro de entidades participantes y la elaboración de las convocatorias.

A pesar de la relevancia de este estadio del procedimiento en el diseño del PERTE-VEC, no se ha podido obtener constancia ni de la participación de la Comisión de Evaluación en la fase en la que debía validar la adecuada estructura de las inversiones de cada uno de los bloques de la cadena de valor identificados (Paquete 3); ni de la necesaria interacción del MITU con la industria al objeto de determinar la mejor adecuación de los proyectos a la estructura del PERTE (Paquete 2). La interacción con la industria en esta fase del procedimiento era determinante para la integración de los distintos proyectos en la cadena de valor del PERTE desde su primera convocatoria, tal y como se señalaba en el componente 12 del PRTR.

Las actuaciones se llevaron a cabo por la SGI PYME y la Subsecretaría del MITU de manera informal¹¹, por lo que con carácter general, no se documentó el proceso de diseño y elaboración del PERTE VEC (determinación de responsables, toma de decisiones, participación del sector automovilístico, documentos de trabajo, estudios comparativos, etc.), lo que ha dificultado conocer la trazabilidad desde el momento de finalización de la convocatoria de las MDI hasta la aprobación por el Consejo de Ministros del PERTE VEC.

El MITU elaboró varios borradores de Memoria del PERTE VEC, documento que recoge la estructura, gobernanza y planificación estratégica de este. En los borradores se proponía que el PERTE VEC se desarrollase como una única medida, la de actuaciones integrales sobre la cadena industrial del VEC, detallando los diferentes bloques y líneas de actuación, composición de las agrupaciones interesadas e impacto previsto. Asimismo, se recoge expresamente que este PERTE no pretende que se lleven a cabo propuestas aisladas entre sí aunque sumadas tengan un gran presupuesto; por el contrario, debe fomentar la cooperación de la industria y de los distintos actores, con el objeto de respuesta de forma integrada a las necesidades de la cadena de valor del vehículo eléctrico.

Adicionalmente, se señala otra serie de medidas pertenecientes a inversiones de otros componentes del PRTR (instalación de puntos de recarga, formación profesional, etc.), ejecutadas por otros departamentos ministeriales, y cuya puesta en marcha debía a su vez reforzar las herramientas para la consecución de los objetivos de este PERTE VEC.

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 2 de julio de 2021 informó sobre el PERTE VEC y finalmente el Consejo de Ministros de 13 de julio aprobó el mismo como una acción

¹⁰ Tanto en la fase de trabajo de campo como en alegaciones se aportaron varias presentaciones en PowerPoint, que se consideran insuficientes para documentar el trabajo realizado.

¹¹ Solicitada la documentación generada por la Comisión de Evaluación se señaló por el MITU que *en las MDIs no había ninguna Comisión de Evaluación. Las Comisiones de Evaluación se forman para evaluar la concesión de ayudas en base a una orden de bases y una convocatoria. Para analizar las MDIs había grupos de trabajo que no generaba informes de cada una de sus reuniones, se toman notas informales y esto genera nuevas tareas. Es decir la forma de trabajo es la normal en un grupo interno sin burocracia.*

de Gobierno en la que se incluían más medidas que la de actuaciones integrales sobre la cadena industrial del VEC presentada por el MITU¹²¹³.

El papel de la industria en el diseño del PERTE VEC quedó limitada en esta etapa a facilitar las MDI, sin una participación directa en el proceso de elaboración de la Memoria del PERTE VEC.

El PERTE-VEC se incluyó en el Componente 12, Política industrial España 2023; Inversión 2, Programa de impulso a la competitividad y sostenibilidad industrial (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo); Línea 1 de apoyo a proyectos estratégicos para la transición industrial (PERTE), con lo que se encuentra alineado con los hitos y objetivos del PRTR.

II.2. DESCRIPCIÓN DEL PERTE VEC

El PERTE VEC se concibe como una iniciativa integral sobre la cadena de valor industrial del vehículo eléctrico y conectado que pretende impulsar la creación del ecosistema necesario para fabricar y desarrollar de manera integral el vehículo eléctrico y conectado en España. Así, más allá del componente 12 (Política Industrial España 2030), en este PERTE VEC se integran medidas de otros componentes como el 1 (en el que se incluye el plan de incentivos para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos), el 15 (en el que se incluye el despliegue del 5G), el 16 (en el que se incluye la Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial -IA-), el 17 (a través del Plan Tecnológico de Automoción Sostenible -PTAS-) o el 20 (en el que se incluye el Plan de Formación Profesional). Se compone de dos ámbitos de actuación diferenciados:

1. El primero, que recoge las **MEDIDAS TRANSFORMADORAS** (cuadro 2), centradas en los segmentos que garanticen el eje central del proyecto: infraestructuras, instalaciones, procesos, procedimientos y mecanismos necesarios para crear el entorno necesario donde el sector interactúe en la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado.

Para ello, se prevé una medida específica que actuará de modo integral sobre la cadena de valor, que incidirá tanto en elementos centrales de la cadena industrial del VEC como en elementos complementarios, como conectividad o sistemas de recargas; así como en elementos transversales relacionados con la economía circular, la digitalización o la formación.

A la vez, en este ámbito también se incluyen medidas de apoyo relevantes para la transformación del VEC, con especial incidencia en la I+D+i y la digitalización.

¹² De la reunión de la Comisión Delegada únicamente se dispone de un acta de los temas tratados, en la que no se detallan las decisiones adoptadas.

¹³ El Acuerdo de Consejo de Ministros se publicó en la Orden PCM/756/2021, de 16 de julio, y recoge dos Anexos (Memoria y Gobernanza).

CUADRO 2: MEDIDAS TRASFORMADORAS. IMPULSO DE LA CADENA INDUSTRIAL

Millones de euros

MEDIDA	MINISTERIO ¹⁴	INVERSIÓN PÚBLICA	INVERSIÓN PRIVADA	TOTAL
1.Actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC	Industria y Turismo	2.975	11.900	14.875
2.Plan Tecnológico de Automoción Sostenible (PTAS)	Ciencia, Innovación y Universidades	40	40	80
3.Programa Espacios de Datos Sectoriales	Transformación Digital	100	100	200
4.Programa para integrar IA en los procesos productivos	Transformación Digital	45	45	90
TOTAL		3.160	12.085	15.245

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Memoria del PERTE VEC

- El segundo ámbito de actuación son las **MEDIDAS FACILITADORAS** (cuadro 3), que pueden contribuir tanto a la creación de una nueva movilidad como al desarrollo del vehículo eléctrico. Aquí se incluyen medidas tanto de carácter normativo como otras dirigidas de forma general a la electrificación o a programas para el impulso del despliegue de la tecnología 5G.

CUADRO 3: MEDIDAS FACILITADORAS. CREACIÓN DE UNA NUEVA MOVILIDAD

Millones de euros

MEDIDA	MINISTERIO	INVERSIÓN PÚBLICA	INVERSIÓN PRIVADA	TOTAL
5. MOVES III	para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	1.100	7.608	8.708
6. MOVES Singulares				
7. Ley de Cambio Climático	n/a	n/a	n/a	n/a
8. RDL 23/2020: Medidas materia energía para reactivación económica	n/a	n/a	n/a	n/a
9. Regulación servicios de recarga energética VE	n/a	n/a	n/a	n/a
10. Hoja de Ruta 5G	Transformación Digital	14	21	35
11. Despliegue 5G				
12. Plan de Formación	Educación, Formación Profesional y Deportes	21	n/d	21
TOTAL		1.135	7.629	8.764

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Memoria del PERTE VEC

El PERTE VEC preveía una inversión total de 24.009 M€ a gestionar entre cinco ministerios en el periodo 2022-2023, con una contribución del sector público de 4.295 M€ y una inversión privada de 19.714 M€.

¹⁴ Las referencias se realizan a la estructura ministerial de 2023.

Posteriormente, en la Adenda del PRTR aprobada el 17 de octubre de 2023, el importe de la ayuda del sector público se incrementó en 1.250 M€.

Respecto a los plazos, el PERTE VEC presenta un cronograma con diferentes hitos referentes a cada una de las medidas, tanto transformadoras como facilitadoras, que se detallan en el anexo 2.

II.3. GOBERNANZA DEL PERTE VEC

II.3.1. Sistema de gobernanza

La gobernanza del PERTE VEC se recoge en la Orden PCM/756/2021, y se desarrolla en los Anexos I y II de la citada Orden.

El sistema de gobernanza que se definió tenía como objeto compatibilizar la coordinación:

- entre los distintos departamentos ministeriales encargados de ejecutar los programas que se integran,
- entre los distintos ámbitos territoriales (Administración General del Estado y CC.AA.)
- con los actores privados.

Para la coordinación interdepartamental se creó un Grupo de Trabajo Interministerial (GTI)¹⁵. Para integrar la colaboración público-privada y la autonómica se creó la Alianza para el VEC y además se previó el nombramiento de un Comisionado especial para impulsar y hacer el seguimiento de los programas de ayudas.

El GTI es un órgano colegiado adscrito al MITU que debe servir, de acuerdo con la citada Orden, *de marco de colaboración y coordinación estable entre los distintos departamentos ministeriales implicados en el PERTE, canalizará propuestas de mejora, recomendaciones y observaciones relativas a aquellas iniciativas que pueden apoyar la gestión eficiente del PERTE. Además, asesorará e informará al Gobierno sobre la marcha del PERTE y, en su caso, sobre el diseño, ejecución y evaluación de las políticas relacionadas con el PERTE.* Está formado por un presidente (titular del MITU) y quince vocales.

La Alianza para el VEC es otro órgano colegiado también adscrito al MITU (presidida por su titular). Está integrado por el GTI y la Mesa de la Automoción¹⁶. Su objetivo es ser el instrumento que integre la colaboración público-privada, siendo el foro de discusión y de intercambio de ideas, permitiendo emitir orientaciones en relación con el desarrollo del PERTE, así como desarrollar las sinergias que favorecieran su gobernanza. Está integrada por 48 miembros (quince del GTI, dieciocho de las CCAA, siete de la patronal, cuatro de otras asociaciones y cuatro de los sindicatos), y la vicepresidencia corresponderá al Comisionado.

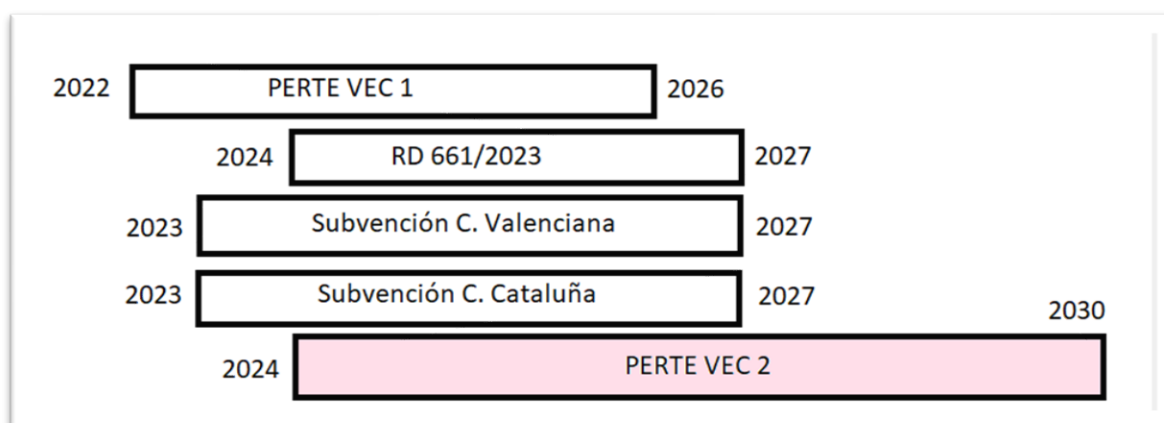
¹⁵ En el GTI además de los ministerios que gestionan el PERTE VEC (MITU; Ciencia, Innovación y Universidades; Transformación Digital; para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Educación, Formación Profesional y Deportes) participan el Ministerio de Hacienda y Función Pública; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Trabajo y Economía Social; y la Secretaría General de Asuntos Económicos y G20, dependiente de Presidencia de Gobierno.

¹⁶ Con anterioridad, en junio de 2020 se había creado la Mesa de la Automoción como otro órgano para canalizar iniciativas con la participación de los sindicatos, las asociaciones empresariales más representativas y las comunidades autónomas (CCAA).

El GTI se constituyó el 30 de julio de 2021 y hubo una segunda convocatoria el 6 de marzo de 2023 en la que se nombró al Comisionado especial. Ese mismo día se produjo la constitución de la Alianza, que no se ha vuelto a reunir hasta la fecha.

Por último, la Orden PCM/756/2021 recoge la figura del Comisionado especial, persona de reconocido prestigio en el sector y nombrada por el Grupo de trabajo interministerial, que tendría como función esencial el impulso y promoción entre los actores implicados, públicos y privados, del PERTE VEC. El Comisionado, fue nombrado el 18 de enero de 2023 (Real Decreto 23/2023) y suprimido mediante Real Decreto 409/2024, de 23 de abril¹⁷. Para el ejercicio de sus funciones se le dotó de una estructura para apoyar, impulsar y hacer el seguimiento de los programas de ayudas que se generasen en este ámbito. En los quince meses de vigencia de esta figura, tan solo publicó un informe sobre los retos del sector de automoción y su vinculación con su actividad del Comisionado del PERTE VEC (febrero de 2024). En este documento se establecía una hoja de ruta para el periodo 2024-2030, haciendo únicamente referencia a la línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC, sin hacer ninguna mención al resto de ayudas que integran este PERTE. Por el contrario, incluía el seguimiento otras ayudas relacionadas con el sector pero que no están comprendidas en el PERTE¹⁸.

GRÁFICO 1: HOJA DE RUTA DEL COMISIONADO DEL PERTE VEC



Fuente: Informe elaborado por el Comisionado PERTE VEC.

Si bien el PERTE VEC tiene diseñada una gobernanza orientada a dotar al proyecto de la necesaria transparencia y rendición de cuentas que exige el sector público, con una mesa de diálogo con la industria para hacer efectiva la colaboración público-privada, esencia del PERTE, el número de convocatorias de los órganos de gobierno, convirtieron sus reuniones en actuaciones de carácter meramente testimonial. Asimismo, el alto número de miembros que los componen dificulta su operatividad, sin que se hayan creado hasta el momento subgrupos de trabajo específicos que permitan el estudio y seguimiento de diferentes temas de interés, posibilidad permitida en la Orden

¹⁷ Las funciones del Comisionado, que se detallan en el anexo 3, tras su extinción fueron asumidas por la Secretaría de Estado de Industria. En concreto, las referidas al impulso y divulgación de las políticas y planes vinculados al PERTE VEC, a la transformación de ecosistemas industriales vinculados al sector de la automoción y al desarrollo de un ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado.

¹⁸ Tres ayudas concedidas por el MITU a las CC.AA. de Cataluña como un instrumento de apoyo a proyectos de automoción (29 M€) y Comunitat Valenciana destinada al desarrollo de una fábrica de baterías (90 M€) y las formalizadas a través del RD 661/2023, de 18 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas en 2023 para el desarrollo de proyectos innovadores relacionados con modelos, sistemas y componentes de vehículos híbridos y vehículos eléctricos de baterías y de pila de combustible de hidrógeno para avanzar en el proceso de descarbonización y mantener la competitividad del ecosistema de automoción.

PCM/756/2021. Ningún otro órgano ha asumido formalmente las funciones de gobernanza del PERTE, al margen de las actuaciones propias de cada órgano ministerial en la gestión de sus líneas de ayudas.

II.3.2. Sistema de integridad

Conforme a lo dispuesto en la Orden HFP/1030/2021 de 29 de septiembre por la que se configura el sistema de gestión del PRTR, toda entidad decisora o ejecutora, que participa en la ejecución de las medidas del PRTR debe disponer de un plan de medidas antifraude (Plan antifraude o PA) que le permita garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos dispuestos se han utilizado de conformidad con las normas aplicables. El MITU lo aprobó por Resolución de 18 de abril de 2022.

El PA define una serie de medidas contra el fraude y la corrupción a través de cuatro líneas estratégicas que corresponden a los cuatro elementos clave del “ciclo antifraude” (prevención, detección, corrección y persecución), que han sido objeto de desarrollo a través de diferentes iniciativas por parte de sus responsables y que se describen en el anexo 4.

El diseño de la estrategia de lucha contra el fraude sobre la que se asienta el seguimiento, actualización y evaluación del PA se lleva a cabo por el Comité antifraude¹⁹, que se ha reunido hasta la fecha en once ocasiones (la última de fecha 28 de junio de 2024). El Comité aprobó el Plan de control interno en materia de prevención del fraude, que define la participación, funciones específicas, actuaciones y procedimientos de los responsables del MITU en esta materia²⁰.

La Intervención General de la Administración General del Estado, otorgó una opinión favorable a este sistema de medidas antifraude²¹, si bien se señalaron algunas salvedades y recomendaciones que comenzaron a ser implementadas a partir de febrero de 2024.

El Tribunal de Cuentas ha aprobado, en su sesión de 20 de diciembre de 2023, el *Informe de fiscalización de las medidas para la prevención, detección y corrección del fraude aprobadas por las entidades del sector público estatal en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: similitudes, diferencias, riesgos y oportunidades de mejora*. Respecto al MITU indicaba una serie de actuaciones a realizar que se resumen en el cuadro 4 junto con la situación en la que se encuentran.

¹⁹ Creado por Orden ICT/654/2022, de 10 de julio.

²⁰ Resolución de 9 de junio de 2023 (revisado el 19 de junio de 2024).

²¹ Informe de la auditoría sobre los sistemas de gestión y control del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo como Entidad decisora y ejecutora del PRTR, de fecha 20 de septiembre de 2023.

CUADRO 4: CALENDARIO DE ACTUACIONES DEL MITU EN MATERIA DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE Y SITUACIÓN ACTUAL

MEDIDA	PREVISIÓN	SITUACIÓN ACTUAL
Establecimiento de un canal de denuncias propio/interno.	Junio 22	Hecho en plazo
Entrada en funcionamiento de la unidad u órgano encargado del impulso y seguimiento del plan antifraude, entendiéndose por constitución la primera reunión.	Septiembre-22	Hecho en plazo
Formación en materia de Ética Pública y detección del fraude.	Jun-Jul 22	Hecho en plazo
Evaluación de riesgo, impacto y probabilidad de fraude en los procesos de ejecución del PRTR y su revisión.	Septiembre 22	Hecho en plazo
Creación de la Comisión Antifraude.	Agosto 22	Hecho en plazo
Creación de la Comisión Ética.	Diciembre 22	Hecho en plazo

Fuente: *Elaboración propia*

La publicidad de la política del Sistema interno de información no se encuentra en una sección separada e identificable de la página web de inicio²². La información sobre el canal de denuncias externo se recoge a través de un enlace situado en la normativa del Sistema interno de información del MITU y no de manera directa desde la web.

II.4. ANÁLISIS DE LAS AYUDAS A ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

El objetivo declarado de estas ayudas es muy amplio. Se pretende actuar de modo integral sobre la cadena de valor del VEC, tanto en elementos centrales de la cadena industrial como en la fabricación de equipos originales y ensamblaje de baterías o pilas de hidrógeno, en otros componentes esenciales y complementarios para la fabricación del vehículo y en elementos transversales relacionados con la economía circular, la digitalización o la formación.

Con una dotación presupuestaria de 2.975 M€ (incrementada por la Adenda al PRTR en otros 1.250 M€) y una inversión privada prevista de 11.900 M€, esta línea constituye la principal medida transformadora del PERTE VEC. Las ayudas públicas tienen carácter plurianual y pueden revestir la forma de subvención (financiada mediante fondos europeos MRR), préstamo (financiados mediante presupuesto nacional) o una combinación de ambos. Estos importes, inicialmente previstos para el periodo 2021-2023 (como se detalla en el cuadro 5), podían ampliarse en el caso de que hubiese remanente suficiente²³.

²² De acuerdo con el art. 4 de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, el Sistema interno de información es el medio preferente para informar sobre las acciones u omisiones que puedan constituir tanto infracciones del Derecho de la UE, así como las infracciones constitutivas de infracción penal o administrativa grave o muy grave (en todo caso, cuando impliquen quebranto económico para la Hacienda Pública y para la Seguridad Social).

²³ El artículo 42 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del PRTR, dispone que podrán incorporarse a los créditos del ejercicio, los remanentes de los créditos que amparen gastos autorizados dotados en el Servicio 50 MRR de cada Sección.

CUADRO 5: PRESUPUESTO DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC

Millones de euros

CONCEPTO	2022	2023	TOTAL
Subvenciones a sociedades mercantiles estatales, entidades empresariales y otros organismos públicos	24,82	9,28	34,10
Subvenciones a CC.AA.	24,82	9,28	34,10
Subvenciones a Corporaciones locales	24,82	9,28	34,10
Subvenciones a sociedades mercantiles privadas	1.028,94	384,66	1.413,60
Subvención a Instituciones sin fines de lucro	24,82	9,28	34,10
SUBVENCIONES	1.128,22	421,78	1.550,00
Préstamos al Sector Público	22,48	4,41	26,89
Préstamos fuera del Sector Público	1.170,27	227,83	1.398,11
PRÉSTAMOS	1.192,75	232,24	1.425,00
TOTAL	2.320,97	654,02	2.975,00

Fuente: Orden ICT/209/2022 por la que se convocan las ayudas de 2022

En abril de 2025 se habían resuelto tres de las cinco convocatorias de ayudas, convocadas hasta la fecha, mientras que una cuarta se encontraba parcialmente resuelta. En el cuadro 6 se detallan las convocatorias, mientras que en el cuadro 7 se resume su ejecución.

CUADRO 6: CONVOCATORIAS DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC

Millones de euros

CONVOCATORIA	SUBVENCIÓN	AMPLIACIÓN	PRÉSTAMO	TOTAL
Convocatoria 2022 (VEC I)	1.550	n/a	1.425	2.975
Convocatoria 2023-Sección A	550	n/a	287	837
Convocatoria 2023-Sección B	345	25	215	585
Convocatoria 2024-Sección A	200	173	100	473
Convocatoria 2024-Sección B	100	153	100	353

Fuente: Elaboración propia

De los cuadros 5 y 6 se desprende que la idea inicial era realizar una única convocatoria en 2022. Al no adjudicarse la totalidad del presupuesto, como se observa en el cuadro 7 y se analiza en el subepígrafe siguiente, fue necesario realizar nuevas convocatorias, mediante la recurrente incorporación de remanentes de crédito (además de transferencias y generación de créditos).

CUADRO 7: EJECUCIÓN DE CONVOCATORIAS DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC

Millones de euros

CONVOCATORIA	PPTO. (a)	CONCESIÓN (b)	DEVOLUCIÓN (c)	EJECUCIÓN (d)=(b)-(c)	REMANENTE (a)-(d)
Convocatoria 2022 (VEC I)	2.975	794	298	496	2.479
Convocatoria 2023-Sección A	837	609	61	548	289
Convocatoria 2023-Sección B	585	476	3	473	112
Convocatoria 2024-Sección A	473	300	n/a	300	173
Convocatoria 2024-Sección B	353	Pdte.	n/a	n/a	n/a

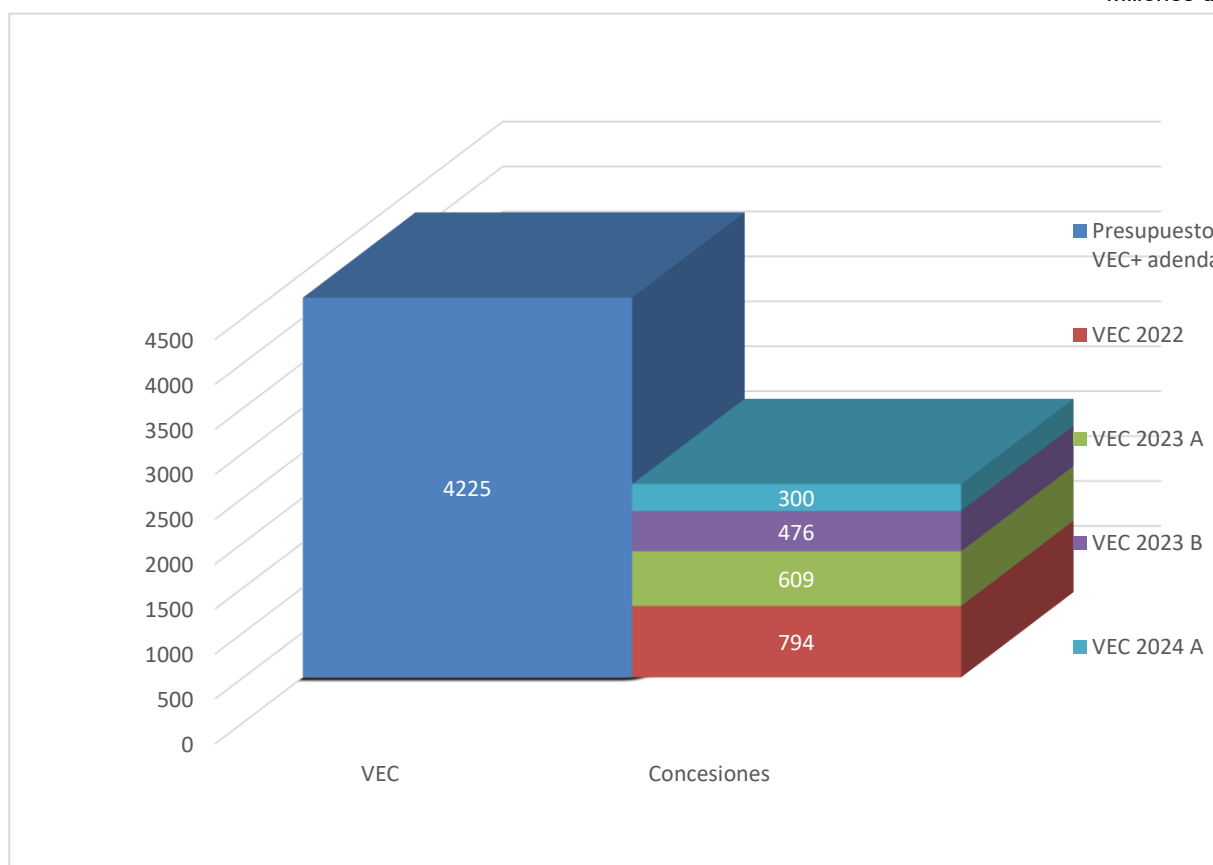
Fuente: Elaboración propia

En la primera convocatoria se concedió sólo el 27 % del presupuesto previsto, mientras que, para las siguientes, estos porcentajes ascendieron al 73, 81 y 63 % respectivamente.

Tomando en consideración el presupuesto para esta línea de ayudas (2.975 M€ más 1.250 M€ correspondientes a la Adenda del PRTR), las ayudas concedidas (2.179 M€) y las devoluciones (362 M€), queda pendiente de conceder el 57 % de las ayudas (2.408 M€).

GRÁFICO 2: CONCESIÓN DE LAS AYUDAS DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC

Millones de euros



Fuente: Elaboración propia

Resulta relevante que el 54 % de todas las ayudas otorgadas (1.174 M€) correspondientes a las cuatro convocatorias resueltas (una parcialmente), se concentra en cuatro grandes empresas.

Debido a la complejidad de las condiciones exigidas en las convocatorias y la ausencia de medios internos para la evaluación de las solicitudes y su posterior control, el MITU encargó en junio de 2022 al medio propio Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSATEC) una asistencia técnica durante el período 2022-2023 en el marco de las líneas de actuación incluidas en la inversión 2 del componente 12 del PRTR. El importe inicial del encargo ha sido objeto de seis adendas (la última, de fecha 24 de noviembre de 2023), destinadas tanto a adaptar los trabajos al retraso producido en la convocatoria de 2022 como a dar cabida a la asistencia a las sucesivas convocatorias. El importe final ha ascendido a 1 M€. En el anexo 5 se aportan más detalles de este encargo.

II.4.1. Convocatoria 2022 (VEC I)

II.4.1.1. BASES REGULADORAS

Las bases reguladoras (BBRR) se aprobaron mediante Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre (Boletín Oficial del Estado (BOE) 28/12/2021), mientras que la convocatoria de ayudas correspondiente al año 2022 se realizó mediante Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo (BOE 18/03/2022)²⁴.

Las BBRR están condicionadas por los requisitos establecidos por la Comisión Europea en su normativa para que las ayudas sean compatibles con el mercado interior, por el nivel de participación de pymes, así como por los términos de protección del medio ambiente, incluida una mayor eficiencia energética y mitigación del cambio climático, y contribución a la reducción de las emisiones de CO2 y otros tipos de contaminación, en cuanto a los proyectos a desarrollar.

Los beneficiarios de las ayudas debían ser agrupaciones sin personalidad jurídica propia, integradas por personas jurídicas, públicas o privadas, y su composición debía presentar el siguiente esquema:

- Mínimo, cinco empresas de las cuales, al menos una de ellas, pertenezca a la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) 291 (Fabricación de vehículos de motor), y otra pertenezca al CNAE 293 (Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor).
- Al menos, un 40 % de pymes participantes.
- Colaboración de, al menos, un proveedor de tecnología y/o conocimiento.
- Implantación en un ámbito geográfico que comprenda al menos a dos CC.AA.

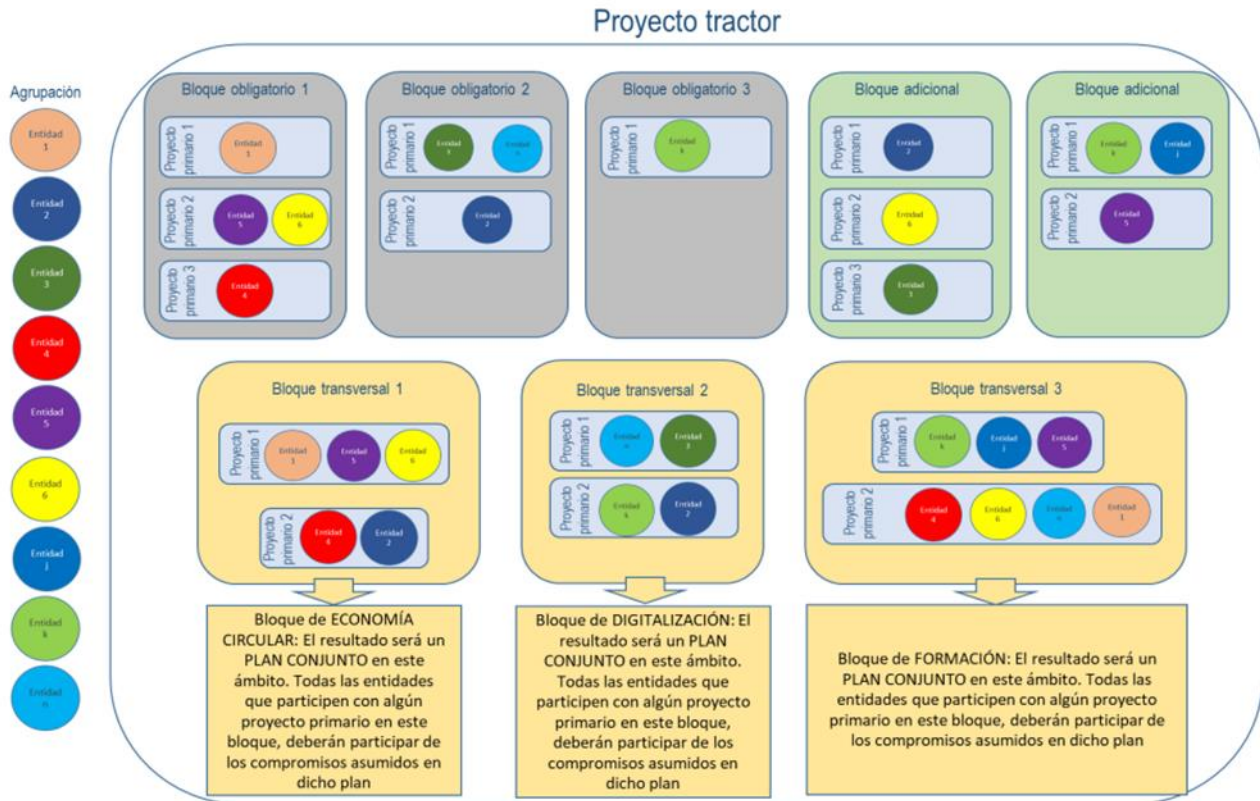
Cada una de estas agrupaciones debían presentar un proyecto tractor, conformado por varios proyectos primarios, y que podían realizar una o varias entidades de la agrupación. Estos proyectos debían enmarcarse en alguno de los bloques que componen la línea de actuación integral sobre la cadena industrial del PERTE VEC:

²⁴ Modificada por Orden ICT/359/2022, de 25 de abril y Orden ICT/426/2022, de 13 de mayo (ésta última modifica el plazo de presentación de solicitudes).

- a) Bloques industriales de carácter obligatorio, que son esenciales para conseguir el objetivo del PERTE VEC:
 - 1. Fabricación de equipos originales y ensamblaje
 - 2. Fabricación de baterías o pilas de hidrógeno
 - 3. Fabricación de otros componentes esenciales adaptados al vehículo eléctrico y conectado
- b) Bloques de carácter adicional, complementarios a los obligatorios:
 - 1. Fabricación de componentes del vehículo inteligente
 - 2. Conectividad del vehículo eléctrico
 - 3. Fabricación de sistemas de recarga
- c) Bloques transversales de carácter obligatorio:
 - 1. Plan de economía circular
 - 2. Plan de digitalización
 - 3. Plan de formación y reciclaje profesional

Todos los proyectos tractores presentados debían incluir la ejecución de, como mínimo, un proyecto primario en cada uno de los bloques de carácter obligatorio, al menos un proyecto primario en uno de los bloques adicionales, y proyectos en colaboración en los bloques transversales tal como se recoge en el gráfico 3.

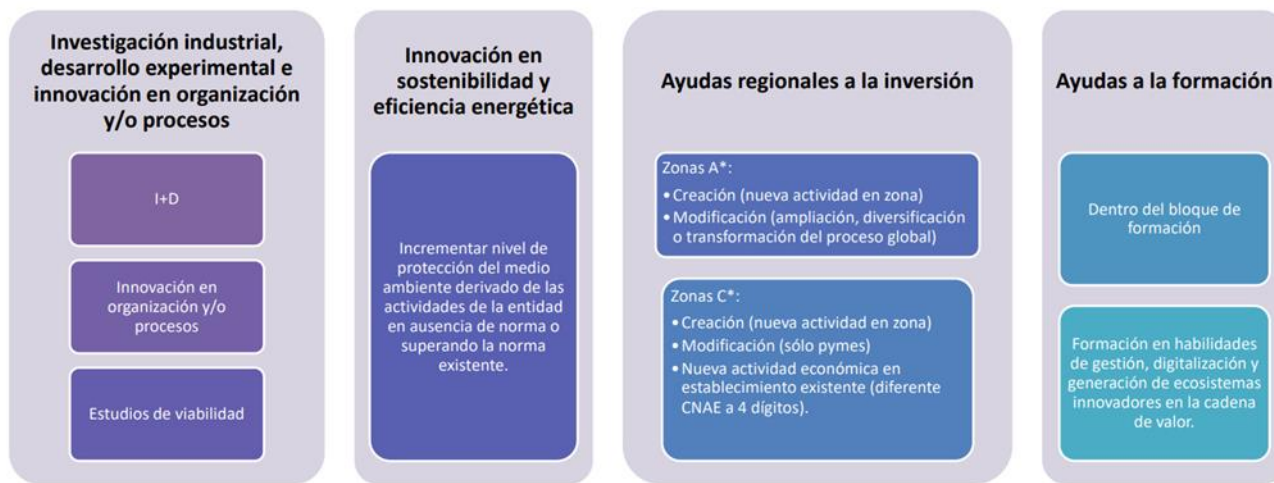
GRÁFICO 3: COMPOSICIÓN DE LOS PROYECTOS TRACTORES



Fuente: Ministerio de Industria y Turismo

Por su parte, los proyectos primarios debían ser actuaciones con entidad propia y objetivos concretos y autónomos, a ejecutar por uno o entre varios integrantes de la agrupación. Cada proyecto primario debía encuadrarse en una sola línea de actuación y tipo de proyecto, como se señala en el Gráfico 4, sin que en ningún caso se pudieran percibir ayudas con cargo a más de una línea.

GRÁFICO 4: LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LOS PROYECTOS PRIMARIOS



Fuente: Ministerio de Industria y Turismo

Eran financiables las inversiones y gastos realizados desde el día siguiente a la presentación de la solicitud hasta 30 de junio de 2025²⁵ ²⁶.

El desembolso de la ayuda estaba previsto en dos pagos: el primero del 90 % (con la constitución de una garantía del 100 % si es una subvención o del 20 % si es un préstamo); el segundo, por el 10 % restante, con una garantía que se fijaba en función de la evolución del proyecto (teniendo en cuenta el grado de avance sobre calendario previsto). En esta convocatoria los préstamos se ofertaron a un tipo de interés del 0 %.

Para cada proyecto tractor el porcentaje de ayuda total para pymes debería ser, al menos, del 30 %, si bien la verificación de este requisito no era objeto de comprobación en el momento de la concesión, sino que se haría posteriormente en el momento de justificación de la inversión.

Asimismo, es preciso señalar la complejidad en las referencias para el cálculo de las ayudas por proyecto primario y entidad beneficiaria. Así, en función del tamaño de la empresa y del tipo de proyecto, se establece que la ayuda en forma de préstamo es un porcentaje mínimo del “presupuesto financiable”, mientras que el cálculo de la subvención se realiza sobre el “coste subvencionable” del proyecto. Si bien ambos conceptos aparecen diferenciados, estos no se definen en el articulado de las BBRR, resultando equivalente el cálculo de la ayuda²⁷. En las resoluciones de concesión de la convocatoria de 2022 tan solo figura el importe del presupuesto financiable, realizándose el cálculo de las ayudas sobre éste.

Se puede concluir que las BBRR presentaron un elevado grado de complejidad porque los beneficiarios de las ayudas debían cumplir múltiples requisitos interrelacionados y presentar

²⁵ Entre los días 1 de abril y 3 de junio de 2022.

²⁶ El plazo de ejecución y justificación de la actividad subvencionada se pudo ampliar hasta un máximo de 30 meses por la Disposición Adicional Primera del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo.

²⁷ El cálculo del presupuesto financiable se realizó detrayendo del presupuesto presentado por las empresas las partidas no consideradas como financiables y, además, en el caso de las líneas de sostenibilidad, el importe de las inversiones alternativas menos eficientes en términos medioambientales o de eficiencia energética, de acuerdo con lo recogido en el RGEC (Reglamento (UE) nº 651/2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, DOUE núm. 187, de 26 de junio).

proyectos complejos a realizar en plazos muy ajustados para reactivar la economía. La documentación requerida era extensa y por ello el análisis realizado fue lento y dificultoso lo que ha implicado retrasos en los plazos de concesión. Esta situación no ha impedido que la iniciativa de la convocatoria VEC I tuviera un amplio interés dentro de los operadores de la industria automovilística.

II.4.1.2. SOLICITUDES Y CONCESIÓN

Se presentaron trece proyectos tractores, que incluían 487 proyectos primarios y 850 solicitudes²⁸ correspondientes a 325 entidades, por un importe de 1.145 M€ en subvenciones y 1.528 M€ en préstamos (importe superior al presupuesto).

La comisión de evaluación del MITU y las propuestas de resolución provisionales y definitivas, desestimaron dos proyectos tractores, al no cumplir con la estructura mínima de las BBRR y con posterioridad a la propuesta de resolución definitiva de 1 de agosto de 2022, otra agrupación desistió debido a la imposibilidad de garantizar el cumplimiento de las condiciones y requisitos.

El 20 de enero de 2023, y con seis meses de retraso respecto a la fecha prevista en la Memoria del PERTE VEC (julio 2022) calendario previsto, se firmó la resolución de concesión. El retraso en la firma se debió a la complejidad de la documentación a revisar, así como al estudio de las alegaciones presentadas tras las diferentes resoluciones provisionales, etc. Se aprobaron ayudas para diez proyectos tractores, que incluían 322 proyectos primarios (un 66 % de los presentados) y 628 solicitudes (un 74 % del total), de 269 empresas, por importe de 794 M€, de los cuales 526 M€ son subvenciones (46 % de lo solicitado) y 268 M€ son préstamos (18 % de lo solicitado). El presupuesto financiable total ascendía a 1.903 M€. En el anexo 6 se detallan las diferencias entre los importes solicitados y concedidos por proyecto tractor.

El Tribunal ha revisado los 35 proyectos primarios con una mayor diferencia entre ayudas solicitadas y concedidas, observando que en el 74 % de los proyectos se incluían partidas que no se consideraron financiables, mientras que en el otro 26 % las diferencias no financiadas procedían de actuaciones que en el ministerio se consideraron parte de un solo proyecto de mayor envergadura y que se desarrollarían por empresas del mismo grupo, en la misma línea de actuación, en el mismo establecimiento industrial y coincidentes en el tiempo.

En los anexos 7 a 10 se detallan las ayudas por naturaleza jurídica del beneficiario, línea de actuación, importes individuales y por CC.AA.

De la revisión de los diez acuerdos de agrupación de proyectos tractores se observa que:

- Cinco acuerdos no establecen las normas de carácter obligatorio para disolución de la agrupación de acuerdo con lo previsto en el Anexo VI de las BBRR (n.º 5, 7, 8, 9 y 10) aunque sí mencionan algunas obligaciones de carácter general establecidas en la legislación.
- En dos casos no se incluye el requisito de responsabilidad solidaria (n.º 1 y 10).

En la revisión de la documentación de 68 proyectos primarios por un importe de ayudas concedidas de 544 M€ (69 % del total), no se detectaron incidencias relevantes.

²⁸ Las solicitudes las presenta cada entidad por proyecto primario, pudiendo participar una misma entidad en distintos proyectos primarios.

II.4.1.3. PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y CORRECCIÓN DEL FRAUDE, DEL CONFLICTO DE INTERESES Y DE LA DOBLE FINANCIACIÓN

Todo el personal que participó en la convocatoria (elaboración BBRR, admisión, evaluación y tramitación de solicitudes), así como todos los beneficiarios de las ayudas cumplimentaron las Declaraciones de ausencia de conflicto de interés (DACI), lo mismo que los beneficiarios de las ayudas.

Los beneficiarios también firmaron una declaración en el que manifestaron que no incurrieran en doble financiación ni les constaba la existencia de riesgo de incompatibilidad con el régimen de ayudas de Estado.

Según los certificados aportados por el MITU, el sistema no ha recibido denuncias en relación con esta convocatoria. Sin embargo, el órgano gestor detectó un posible caso de fraude y falsedad documental, procediéndose el 21 de diciembre de 2023 a la apertura de un procedimiento de reintegro, el cual, se encuentra suspendido *hasta que se sustancie la presunta falsedad ante el Ministerio Fiscal o en su caso la jurisdicción penal*²⁹.

II.4.1.4. MODIFICACIONES

Posteriormente a la aprobación de las ayudas, se presentaron 123 peticiones de modificación (20 % de las solicitudes), de las cuales se resolvieron 68 (55 %):

CUADRO 8: SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN Y PLAZOS DE RESOLUCIÓN

TIPO DE MODIFICACIÓN	SOLICITUDES	RESOLUCIÓN		Pendientes de resolución	Nº medio de días en resolver
		Plazo	Fuera plazo		
Ampliación de plazo	34	6	0	28	75
Ampliación de plazo					
Modificación de partidas sin alterar el total del presupuesto financiable	6	0	0	6	0
Modificación de partidas sin alterar el total del presupuesto financiable	58	13	28	17	142
Modificación de partidas sin alterar el total del presupuesto financiable	6	0	4	2	224
Otros cambios					
Modificación del total del presupuesto financiable con reintegro	7	0	5	2	284
Otros cambios	12	4	8	0	159
TOTAL	123	23	45	55	154

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida del MITU

Se observa que un 57 % de las modificaciones solicitadas corresponden a "modificación de partidas sin alterar el total del presupuesto financiable". Sólo el 34 % de las peticiones resueltas, se realizan en plazo (tres meses), siendo el plazo medio de resolución de 154 días (25 casos entre tres y seis

²⁹ La Administración solicita un reintegro de 20 M€ de subvención y de 2 M€ de préstamo que se encuentra suspendido mediante Resolución de la DGPI del 2 de abril de 2024.

meses, veinte superan los seis meses, llegando en un caso a los 508 días)³⁰. Tanto el número como los motivos de las modificaciones y la documentación que se debe presentar, así como la tardanza en adoptar las resoluciones permiten concluir que los plazos que se fijaron en las BBRR no estaban ajustados a las posibilidades reales de tramitación por parte del órgano gestor.

II.4.1.5. PAGO DE LAS AYUDAS Y CONSTITUCIÓN DE GARANTÍAS

Para la determinación de las garantías correspondientes al segundo pago de las ayudas el MITU ha realizado la evaluación intermedia de 597 expedientes, de los cuales 256 (un 43 %) presentaban un grado de evolución insuficiente, por lo que les fue exigida una garantía del 100 %.

Aunque los gastos financiados se podían realizar a partir de la solicitud de la ayuda, muchas empresas no comenzaron a desarrollar los proyectos hasta tener confirmación fehaciente de la concesión que, como se ha señalado, se retrasó mucho en el tiempo, en perjuicio de la eficacia pretendida en la ejecución del PERTE VEC en su conjunto.

Como consecuencia, en la valoración del grado de avance de los proyectos debe tomarse en consideración el escaso margen de tiempo existente entre la resolución de concesión, el 20 de enero de 2023, y la fecha de la ejecución intermedia prevista en la convocatoria, y no revisada o ampliada, a 15 de junio del mismo año.

II.4.1.6. DEVOLUCIONES Y REINTEGROS

Una vez recibida la financiación, las entidades de la agrupación pueden realizar individualmente y en cualquier momento una devolución voluntaria. Asimismo, en el caso de incumplimiento de los requisitos exigidos, se solicitarán reintegros de las ayudas concedidas que, a diferencia de las devoluciones anticipadas, no tiene carácter voluntario³¹.

A 1 de abril, se han tramitado 35 expedientes de devolución y siete de reintegro por importe de 162 M€ en subvenciones (31 %) y 136 M€ en préstamos (51 %) correspondientes a cuatro proyectos tractores (n.º 1, 3, 4 y 8).

Destacan que los dos proyectos tractores con mayor volumen de ayuda son los que tienen un mayor porcentaje de devoluciones:

- A. Una de las empresas (del proyecto tractor n.º 1) obtuvo en la convocatoria de 2022 154 M€ en ayudas (97 M€ en subvenciones y 57 M€ en préstamos) para siete proyectos relacionados con la construcción de una fábrica de baterías. En la convocatoria 2024-Sección A ha obtenido ayudas por 152 M€ para este mismo proyecto. Al solicitar y obtener esta segunda ayuda en la convocatoria 2024-sección A, devolvió el importe concedido en la primera convocatoria, declarando no haber iniciado la inversión. Además, ha solicitado otras seis ayudas más por 80 M€ en la Convocatoria 2024-sección B, relacionadas con esta misma inversión, que se encuentran actualmente en fase de verificación.

³⁰ Se ha considerado *Fuera de plazo* los expedientes que superan los 3 meses desde la solicitud, sin tener en cuenta, peticiones de documentación u otras causas que pudieran interrumpir el plazo.

³¹ El incumplimiento, parcial o total, de los requisitos establecidos en la orden de bases, dará lugar, previo el oportuno expediente, a la obligación de reintegrar la ayuda recibida, con la aplicación de los intereses de demora correspondientes, conforme a lo dispuesto en el Título II, Capítulo I de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. La exigencia de intereses de demora por las cantidades reintegradas se realiza por el órgano gestor en función de la ejecución de los proyectos a los que las ayudas están asociadas, y se incluyen dentro de los expedientes de reintegro.

Conforme a los datos de la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS), esta empresa también obtuvo ayudas directas de una CC.AA. por 90 M€, relacionadas con la misma fábrica de baterías. No hay constancia documental de las actuaciones que el MITU ha llevado a cabo para prevenir la doble financiación, salvo la presentación por el solicitante de la declaración previa de ausencia de doble financiación.

- B. El otro proyecto tractor (n.º 4) tras las devoluciones tiene activos 23 proyectos primarios (66 % de los iniciales), por el 14 % del presupuesto financiable inicial. Se han producido, además, modificaciones de las resoluciones en el caso de tres beneficiarios, por lo que el presupuesto del proyecto pasa de 513 M€ a 72 M€.

Pese a que ambas renuncias suponen una devolución del 43 y 74 % de las ayudas y la no realización del 43 y 86 % del presupuesto financiable respectivamente, el órgano gestor considera viables los proyectos tractores³²³³.

II.4.1.7. SEGUIMIENTO

El artículo 29 de las BBRR establece la creación de un grupo de trabajo para cada uno de los proyectos tractores, cuya finalidad es conocer las incidencias que se produzcan a lo largo del desarrollo del proyecto concedido. Estos grupos de trabajo han realizado reuniones con carácter semestral desde mayo de 2023, siendo las más recientes las correspondientes a noviembre de 2024.

Del análisis de las distintas actas de los grupos de trabajo se observan dos riesgos claramente definidos en la ejecución de los proyectos:

- Los retrasos respecto a los plazos previstos para la finalización de los proyectos, que ha provocado la petición de ampliación del plazo de ejecución de 40 proyectos primarios, correspondientes a seis de los diez proyectos tractores.

Para garantizar que no se dañan derechos de terceros, todas las entidades participantes en la agrupación deberán indicar su conformidad con la solicitud de prórroga, siendo conscientes de que la ampliación del plazo de ejecución de un proyecto primario supondrá un retraso en la certificación final de todos los proyectos primarios pertenecientes al mismo proyecto tractor y, consecuentemente, retrasará también la devolución de garantías para todas ellas. Esto implica que todos los miembros de la agrupación, independientemente de su importancia dentro de esta, deban prestar su conformidad a las solicitudes de modificación.

- Para cada proyecto tractor las ayudas concedidas para pymes deben ser, al menos, del 30 % de la total. Si bien en el momento de la concesión de la ayuda tres proyectos tractores (n.º 1, 4 y 5) no cumplían con dicho requisito, esta condición debe verificarse en el momento de justificación de la inversión y, sobre los gastos validados como financiables, incluyendo lo ejecutado por pymes subcontratadas por grandes empresas.

³² Según Informes de evaluación de las solicitudes tras devoluciones, de 15 de octubre y de 11 de septiembre de 2024, respectivamente.

³³ El gestor indica en sus alegaciones que examinó los proyectos afectados y determinó que siguen cumpliendo los criterios de elegibilidad y los objetivos del proyecto.

En conclusión, la ejecución de la primera convocatoria de la línea de ayudas a las actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC ha movilizado el 17 % de las ayudas previstas tal como se desprende del cuadro 9.

CUADRO 9: EJECUCIÓN DE LA CONVOCATORIA 2022 VEC I

Millones de euros

TIPO	PREVISIÓN (1)	SOLICITUD	CONCESIÓN (2)		DEVOLUCIÓN Y REINTEGROS (3)	EN EJECUCIÓN	
			Importe (2)	% (2)/(1)		Importe (4)= (2)- (3)	% (4)/(1)
SUBVENCIÓN	1.550	1.145	526	34 %	162	364	23 %
PRESTAMO	1.425	1.527	268	19 %	136	132	9 %
TOTAL	2.975	2.672	794	27 %	298	496	17 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida del MITU

II.4.2. Convocatoria 2023 (VEC II)

En 2023 se realizaron dos nuevas convocatorias de ayudas, conforme las BBRR de la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, que presentan cambios sustanciales respecto a la convocatoria anterior. El principal, fue para permitir la compatibilidad con el mercado interior de las ayudas para proyectos de inversión de importancia estratégica que incentiven la producción de equipos para la transición hacia una política de cero emisiones netas, como las baterías y sus componentes esenciales³⁴.

Igualmente, se tomaron en consideración determinadas propuestas de mejora señaladas por las asociaciones sectoriales y empresas del sector en diferentes reuniones de carácter informal sin elaborar documentación que reflejase lo debatido.

Las principales diferencias con la convocatoria anterior son:

- a) Se abandona la estructura de agrupaciones que recogía las BBRR de 2021 y se establece como posibles beneficiarios a las sociedades mercantiles que no formen parte del sector público y que desarrollen una actividad industrial en alguno de los sectores recogidos en las BBRR.
- b) El régimen de concesión es el de concurrencia no competitiva y las solicitudes atendidas, analizadas y resueltas en estricto orden de llegada³⁵.
- c) Las ayudas en forma de préstamo pasan del 0 % al 2,88 % de interés³⁶.
- d) El plazo máximo de ejecución se amplía. Los proyectos se realizarán en 40 o 60 meses desde la fecha de resolución de la concesión, indicando cada entidad en su solicitud el plazo previsto.

³⁴ Aprobación de la Comunicación de la Comisión de la UE “Marco Temporal de Crisis y Transición relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia” (2023/C 101/03), el 9 de marzo de 2023.

³⁵ Se prevé la posibilidad de otorgar subvenciones en concurrencia no competitiva, con cargo al Fondo de Recuperación, para aquellas subvenciones cuyo objeto sea financiar actuaciones o situaciones concretas que no requieran de valoración comparativa con otras propuestas hasta el agotamiento del crédito presupuestario, por el artículo 62.1 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del PRTR.

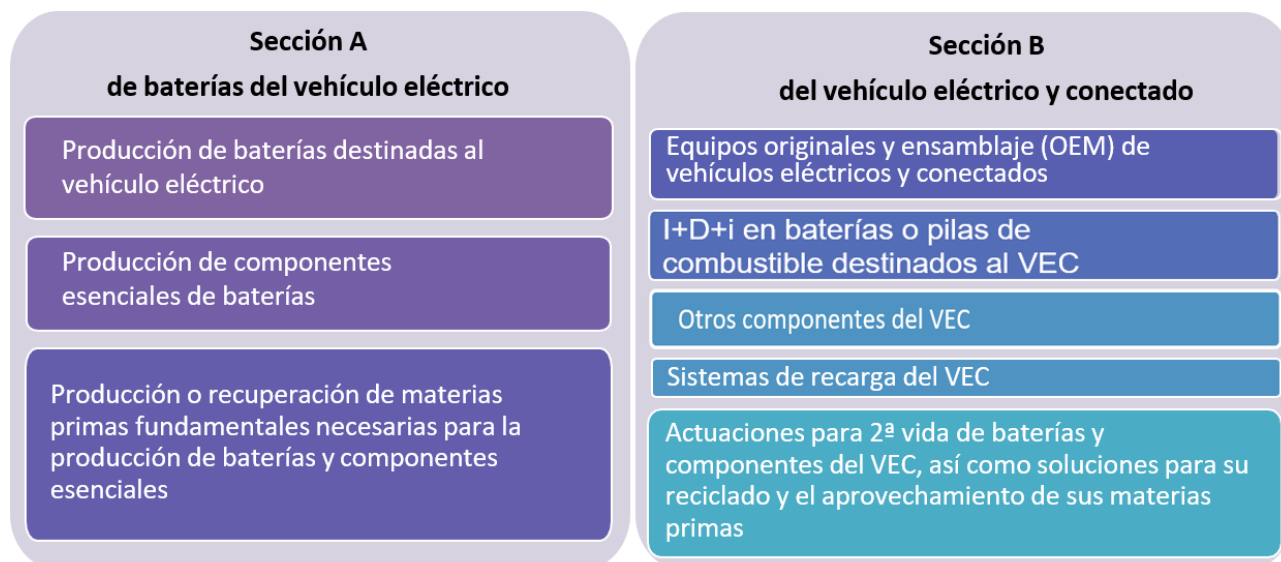
³⁶ El tipo de interés calculado de acuerdo con la comunicación de la Comisión para julio de 2023 era del 3,64 %.

e) El pago se realizará en una sola vez, simplificándose por tanto el régimen de garantías.

Respecto a los planes de inversión financiados por las ayudas, se debían enmarcar exclusivamente en una de las siguientes secciones:

- a) Sección A: el plan de inversión enmarcado en una única prioridad temática (que se describen en el gráfico 5) y que incluyen los proyectos de importancia estratégica para la transición hacia una economía con cero emisiones netas.
- b) Sección B: Su contenido debe recoger el resto de la cadena de valor industrial del VEC, sus sistemas y componentes. El plan de inversión podía estar compuesto por más de un proyecto, siendo cada uno independiente y autónomo en cuanto a la línea de actuación en la que se enmarca. Las actuaciones que incluye y los costes e inversiones se describen en el gráfico 5.

GRÁFICO 5: ESTRUCTURA DE LAS AYUDAS DE LA SEGUNDA CONVOCATORIA



Fuente: MITU

Todos estos cambios supusieron una simplificación de los requisitos de la convocatoria, lo que ha redundado en que se hayan acortado los plazos de resolución (de 13 a 10 meses).

No se realizó la preceptiva inscripción de las entidades en el Registro Estatal de las entidades interesadas en los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (REPERTE) incumpliendo los artículos 10 de las BBRR y 11 del RDL 36/2020, si bien, como consecuencia de los trabajos del Tribunal, han iniciado el procedimiento para su inscripción³⁷.

Es preciso señalar que la aplicación de un sistema de concurrencia no competitiva, conforme a lo recogido en el PRTR, prima la rapidez en la presentación de la solicitud, permite una asignación más rápida de los fondos, agilizando los procedimientos de revisión por parte del órgano gestor.

³⁷ El 18 de marzo de 2025 la SGIPYME procedió a acreditar los datos para su inscripción en REPERTE de 161 entidades que no habían sido registradas.

II.4.2.1. SECCIÓN A

Para esta sección se convocaron ayudas por importe de 837 M€ (550 M€ en forma de subvención y 287 M€ en forma de préstamos).

A la convocatoria se presentaron un total de 48 interesados, solicitando 1.130 M€ en ayudas (963 M€ correspondientes a subvenciones y 167 M€ a préstamos) para financiar proyectos con un presupuesto global de 6.098 M€, concediéndose ayudas para 24 proyectos por un importe de 609 M€ (509 M€ en subvenciones y 100 M€ en préstamos) con un presupuesto financiable de 3.070 M€³⁸.

Se han producido cuatro devoluciones o renunciaciones por importe de 61 M€ en ayudas, por lo que se conceden ayudas a veinte proyectos por un importe de 548 M€ (448 M€ en subvenciones y 100 M€ en préstamos) con un presupuesto financiable de 2.735 M€.

Veinticinco sociedades recibieron ayudas tanto en la convocatoria de 2022 como en la de 2023 y el 49 % de las ayudas de esta segunda convocatoria se concedieron a una única sociedad constituida en abril de 2022 (200 M€ de subvención y 100 M€ de préstamo), para una inversión financiable de 1.312 M€.

En los anexos 8 a 10 se detallan las ayudas por línea de actuación, importes individuales y por CC.AA.

II.4.2.2. SECCIÓN B

Para esta sección se convocaron ayudas por importe de 585 M€ (370 M€ en forma de subvención y 215 M€ en forma de préstamos).

Se presentaron 139 solicitudes de planes de inversión con un total de 251 proyectos. A 8 de abril de 2025 se habían concedido ayudas a 49 planes por 476 M€ (369 M€ en subvenciones y 107 M€ en préstamos) con un presupuesto financiable de 1.567 M€.

Si bien las subvenciones agotaron el presupuesto previsto, por el contrario, quedó un remanente del 50 % de los créditos para préstamos (109 M€).

Tras la modificación del RGEC en junio de 2023, y en contraste con la convocatoria 2022, se realiza una diferenciación real entre los distintos conceptos empleados para el cálculo de las ayudas. Así, la ayuda a conceder en forma de préstamo se calculará sobre el “*presupuesto financiable*” (presupuesto presentado descontadas las partidas no financiables).

Por su parte, para el cálculo de la subvención por proyecto y entidad beneficiaria se empleará el “*coste subvencionable*” del proyecto (presupuesto financiable menos la hipótesis de contrate, en el caso de la Línea de Innovación en Sostenibilidad y Eficiencia³⁹).

El órgano gestor realizó todos los cálculos sobre el coste subvencionable, lo cual, si bien parece coherente con lo previsto en el RGEC, es contrario a lo recogido en la Orden ICT/736/2023 de BBRR y Orden del 21 de julio de 2023, de convocatoria de concesión de ayudas de la Sección B.

³⁸ Mediante resolución de 14 de mayo de 2024, del Director General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa,

³⁹ Las hipótesis de contraste se encuentran recogidas en los artículos 36 y 38 del RGEC.

En veinte proyectos, que se detallan en el cuadro 10, no se ha alcanzado el importe mínimo en forma de préstamo que se establecían en las BBRR.

CUADRO 10: CÁLCULO DE LOS PRÉSTAMOS

En euros

Expediente	Presupuesto financiable (1)	Coste financiable (2)	Préstamo concedido (3)=10*(2)/100	Préstamo conforme BBRR (4)=10*(1)/100	Diferencia (3)-(4)
VE2-020200-2023-04	2.226.997,69	1.390.372,69	139.038,00	222.699,77	(83.661,77)
VE2-020200-2023-08	17.100.000,00	9.468.292,00	946.830,00	1.710.000,00	(763.170,00)
VE2-020200-2023-09	14.040.000,00	7.008.248,00	700.825,00	1.404.000,00	(703.175,00)
VE2-020200-2023-11	19.470.640,00	14.972.692,00	1.497.270,00	1.947.064,00	(449.794,00)
VE2-020200-2023-13	58.506.150,00	12.453.207,00	1.245.321,00	5.850.615,00	(4.605.294,00)
VE2-020200-2023-16	4.418.240,00	1.408.802,00	140.881,00	441.824,00	(300.943,00)
VE2-020200-2023-17	6.480.422,84	4.584.369,84	458.437,00	648.042,28	(189.605,28)
VE2-020200-2023-18	53.280.178,85	22.937.881,05	2.293.788,00	5.328.017,89	(3.034.229,89)
VE2-020200-2023-19	8.752.000,00	7.373.109,09	737.311,00	875.200,00	(137.889,00)
VE2-020200-2023-22	25.979.063,00	14.071.463,00	1.407.147,00	2.597.906,30	(1.190.759,30)
VE2-020200-2023-23	11.334.531,84	8.747.330,84	874.734,00	1.133.453,18	(258.719,18)
VE2-020200-2023-25	25.979.063,00	14.071.463,00	1.407.147,00	2.597.906,30	(1.190.759,30)
VE2-020200-2023-26	18.459.200,00	10.583.000,00	1.058.300,00	1.845.920,00	(787.620,00)
VE2-020200-2023-27	1.655.081,00	997.764,00	99.777,00	165.508,10	(65.731,10)
VE2-020200-2023-29	52.686.624,00	37.310.212,00	3.731.025,00	5.268.662,40	(1.537.637,40)
VE2-020200-2023-41	147.697.787,55	97.787.556,60	9.778.756,00	14.769.778,76	(4.991.022,76)
VE2-020200-2023-42	159.980.400,00	74.063.600,00	7.406.360,00	15.998.040,00	(8.591.680,00)
VE2-020200-2023-43	165.037.745,00	95.124.330,00	9.512.434,00	16.503.774,50	(6.991.340,50)
VE2-020200-2023-44	65.305.000,00	42.474.000,00	4.247.400,00	6.530.500,00	(2.283.100,00)
VE2-020200-2023-46	12.075.213,00	8.882.937,00	888.294,00	1.207.521,30	(319.227,30)

Fuente: Elaboración propia

En los anexos 8 a 10 se detallan las ayudas por línea de actuación, importes individuales y por CC.AA.

II.4.2.3. PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y CORRECCIÓN DEL FRAUDE, DEL CONFLICTO DE INTERESES Y DE LA DOBLE FINANCIACIÓN

A partir de la convocatoria de 2023, el órgano gestor realizó verificaciones sobre las DACI recibidas, a través de la aplicación MINERVA⁴⁰. De la información aportada respecto a las comprobaciones efectuadas, se señala que estas se realizaron en dos fases, sin encontrarse resultados desfavorables.

⁴⁰ MINERVA se configura como una herramienta informática para el análisis de riesgo de conflicto de interés que la AEAT pone a disposición de todas las entidades decisoras, entidades ejecutoras y entidades instrumentales participantes en el PRTR, así como de todos aquellos al servicio de entidades públicas que participen en la ejecución del PRTR y de los órganos de control competentes del MRR.

Respecto a la doble financiación, si bien se señaló por parte del órgano gestor la comprobación de posibles concurrencias de ayudas tanto en el marco de las convocatorias que recaen bajo su gestión como en la BDNS, para convocatorias gestionada por terceros, no existe constancia documental de las comprobaciones realizadas en este sentido por parte del órgano gestor, más allá de la presentación de la declaración responsable por parte de los beneficiarios.

II.4.2.4. SEGUIMIENTO

De acuerdo con lo previsto en las BBRR, para los proyectos de la Sección A se conformaron grupos de trabajo para cuatro proyectos de los diez proyectos financiados (los de mayor presupuesto), con la finalidad de conocer de posibles incidencias que pudieran producirse en el desarrollo del proyecto concedido.

Reunidos en junio y julio de 2024 y, posteriormente, en febrero de 2025, se señalaron dificultades en el inicio de la ejecución de los proyectos, lo que ha conllevado, al igual que en la convocatoria primera, retrasos en los trabajos, de tal forma que en tan solo uno de los proyectos se cumple el calendario previsto.

Para la Sección B dichos grupos de trabajo todavía no se han creado.

En conclusión, la ejecución de la segunda convocatoria de la línea de ayudas a las actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC ha movilizado el 72 % de las ayudas previstas tal como se desprende del cuadro 11.

CUADRO 11: EJECUCIÓN DE LA CONVOCATORIA 2023 VEC II

Millones de euros

TIPO	PREVISIÓN (1)	SOLICITUD	CONCESIÓN		DEVOLUCIÓN Y REINTEGROS (3)	EN EJECUCIÓN	
			Importe (2)	% (2)*100/(1)		Importe (4)= (2)- (3)	% EJECUCIÓN (4)*100/(1)
SUBVENCIÓN	550	963	509	93 %	61	448	81 %
PRESTAMO	287	167	100	35 %	0	100	35 %
SECCIÓN A	837	1.130	609	73 %	61	548	65 %
SUBVENCIÓN	370	892	369	100 %	0	369	100 %
PRESTAMO	215	319	107	50 %	3	104	48 %
SECCIÓN B	585	1.211	476	81 %	3	473	82 %
TOTAL	1.422	2.341	1.085	76 %	64	1.021	72 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida del MITU

II.4.3. Convocatoria 2024 (VEC III)

Si bien no forman parte del alcance de la presente fiscalización es preciso señalar que en año 2024 se realizó otra convocatoria de ayudas tanto de la Sección A⁴¹, como de la Sección B⁴².

En la Sección A se convocaron ayudas por importe de 473 M€ (373 M€ en forma de subvención⁴³ y 100 M€ en forma de préstamo), mientras que en la Sección B se convocaron ayudas por importe de 353 M€ (253 M€ en forma de subvención y 100 M€ en forma de préstamo).

Se ha resuelto la convocatoria de la Sección A, mediante resolución de 11 de abril de 2025, concediendo ayudas a seis proyectos por 300 M€ (63 % del presupuesto), correspondiendo la totalidad a subvenciones, y con un presupuesto financiable de 1.815 M€.

II.4.4. Gestión contable

El Tribunal ha comprobado la correcta contabilización de las ayudas. Hay que señalar, que los préstamos de la convocatoria de 2022, inicialmente presupuestados en el programa presupuestario 467C Investigación y desarrollo tecnológico-industrial, se incorporan al presupuesto de 2023 y se realizan transferencias a un programa financiado por el MRR (46LB Programa de impulso de la competitividad y sostenibilidad).

Las ayudas se gestionan mediante la aplicación informática REINDUS desarrollada por la Administración General del Estado, que recopila los datos sobre las empresas solicitantes de las ayudas, proyectos, valoraciones, informes emitidos, documentación contable, pago, garantías, reintegros y seguimiento de la tramitación. También actúa como archivo de la documentación aportada por el beneficiario y de los informes emitidos.

REINDUS resulta una herramienta útil y completa de seguimiento y control interno de las ayudas, pero presenta algunas deficiencias:

- Se han detectado pequeños errores en la grabación de datos (naturaleza de empresa, tipo de proyecto a ejecutar, estado y situación...).
- El sistema no conserva un archivo histórico de los datos que se modifican por lo que no es posible realizar verificaciones a posteriori (cambios en la razón social de la entidad o el tamaño de la empresa, etc.)⁴⁴.
- No se actualiza de manera automática la situación de los expedientes, por lo que para tener conocimiento de la fase en que se encuentra (requerimiento de información, reintegro, renuncia, devolución anticipada...) es necesario acceder a cada expediente.

⁴¹ Orden de 22 de mayo (BOE 24/05/2024) modificada por Orden de 3 de septiembre (BOE de 06/09/2024) y Orden de 8 de octubre de 2024 (BOE 10/10/2024).

⁴² Orden de 2 de julio de 2024 (BOE 04/07/2024) modificada por Orden de 26 de diciembre de 2024 (BOE del 28/12/2024).

⁴³ En este importe se incluye el incremento presupuestario de 173 M€.

⁴⁴ El gestor indica en sus alegaciones que propondrá una "mejora del sistema a la Subdirección General de Sistemas y Servicios de la Información".

II.5. OBJETIVOS E INDICADORES

La evaluación de la finalidad de las ayudas se puede realizar a distintos niveles (PRTR, PERTE, y líneas de actuaciones integrales de la cadena de valor del VEC⁴⁵).

II.5.1. PRTR

Como ya se ha indicado, en el PERTE VEC se integran medidas de varios componentes del PRTR. El PERTE VEC se enmarcan en el componente 12, inversión 2, Programa de Impulso de la competitividad y Sostenibilidad Industrial. En el cuadro 12 se resume el grado de ejecución de los hitos y objetivos de este componente.

CUADRO 12: CUMPLIMIENTO DE HITOS Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE IMPULSO DE LA COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD INDUSTRIAL

HITO/ OBJETIVO	NOMBRE	FECHA PREVISTA	SITUACIÓN
181. Plan para impulsar la cadena de valor de la industria del automóvil hacia una movilidad sostenible y conectada	Aprobación en Consejo de Ministros del Plan para impulsar la cadena de valor de la industria del automóvil hacia una movilidad sostenible y conectada.	T2 2020	Cumplido
182. PERTE en el ámbito de los vehículos eléctricos	Aprobación en Consejo de Ministros de un Proyecto Estratégico para la Recuperación y la Transformación Económica (PERTE) en el ámbito estratégico de los vehículos eléctricos, y asignación de al menos 400 M€ de presupuesto en concepto de ayuda.	T3 2020	Cumplido
184. Proyectos innovadores para la transformación de la industria en términos de eficiencia energética, sostenibilidad y digitalización	Concesión por el Ministerio de Industria de al menos 1.200 M€ al menos a 78 proyectos innovadores, incluidos los relacionados con PERTE aprobados (al menos tres), que impliquen una transformación sustancial de la industria en términos de eficiencia energética, sostenibilidad y transformación digital.	T4 2022	Cumplido
185. Ejecución presupuestaria de PERTE y proyectos innovadores para la transformación de la industria	Ejecución presupuestaria de al menos 2.532 M€ movilizados en 210 proyectos innovadores, incluidos los relacionados con PERTE aprobados (al menos tres).	T4 2024	No cumplimentado
186. Finalización de PERTE y proyectos innovadores para la transformación de la industria	Finalización de al menos 210 proyectos PERTE y proyectos innovadores, incluidos los relacionados con PERTE aprobados (al menos tres), que impliquen una transformación de la industria.	T2 2026	No cumplimentado

Fuente: *Elaboración propia*

No se publica la fecha del cumplimiento ni en qué situación se encuentran los hitos y objetivos pendientes.

El Gobierno de España ha publicado cuatro Informes de ejecución del PRTR⁴⁶. La última corresponde a diciembre de 2023 y está pendiente la del año 2024. Los datos que se incluyen en el informe respecto al PERTE VEC son genéricos y se refieren únicamente a importes concedidos y número de empresas beneficiarias.

⁴⁵ Las entidades receptoras de ayudas del PERTE VEC han presentado el obligatorio Plan Específico de Eficiencia y Transición Energética que identifica las potenciales áreas de mejora, las acciones a emprender para materializarlas y un panel de indicadores de seguimiento sobre su implementación.

⁴⁶ <https://planderrecuperacion.gob.es/ejecucion/informe-de-ejecucion-del-plan>

II.5.2. PERTE VEC

El objetivo final del PERTE VEC, de acuerdo con su Memoria, es *la creación del ecosistema necesario para que se pueda fabricar y desarrollar de manera integral el vehículo eléctrico y conectado en España*. La consecución de este objetivo debe suponer:

- La transformación de la cadena de valor industrial del sector de la automoción, pasando a una cadena de valor más compleja en la que participen otros sectores.
- Alianzas estratégicas en toda la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado.
- La modernización y la transformación del tejido industrial, reduciendo la dependencia exterior de determinadas producciones base de la cadena de valor.
- Creación y consolidación de empleo de calidad, atrayendo perfiles de alto contenido tecnológico.
- Convertir al sector industrial del automóvil y sus servicios en punta de lanza de un sistema productivo hacia patrones basados en la eficiencia energética, la digitalización y la innovación.
- Incrementar la resiliencia y la capacidad competitiva a medio y largo plazo de las empresas del sector en nuestro país, mejorando su competitividad en los mercados internacionales, dentro del marco del mercado único europeo.

A nivel general del PERTE VEC, recoge una serie de indicadores mesurables de impacto:

- Generar una contribución al PIB entre el 1 % y el 1,7 %.
- Alcanzar los 142.000 empleos.
- Alcanzar la matriculación, para 2023, de 250.000 vehículos eléctricos.
- Disponer de un despliegue entre 80.000 y 110.000 puntos de recarga en 2023.

Asimismo, y para las diferentes medidas previstas, recoge una serie de valores a alcanzar hasta el primer trimestre de 2026⁴⁷, y que se resumen en el cuadro 13:

⁴⁷ Respecto a los plazos de consecución de los objetivos, la Memoria descriptiva del PERTE VEC no recoge un ámbito temporal para cada uno de ellos, si bien cuenta con un cronograma que puede ser indicativo de las fechas previstas para las diferentes actuaciones y que se recoge en el anexo 2.

CUADRO 13: INDICADORES DEL PERTE VEC

Millones de euros

MEDIDAS TRANSFORMADORAS	PLAZO	IMPACTO PIB	EMPLEO	INGRESOS	PUNTO RECARGA
Actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC	No definido	0,9 % - 1,59 % (10.095 - 17.835 M€)	[68.125-141.213]	-	-
PTAS	No definido	400 M€	1.300	-	-
Programa espacios de datos sectoriales	No definido	357 M€	No definido	-	-
Programa para integrar IA en los procesos productivos	No definido	160 M€	No definido	-	-
MEDIDAS FACILITADORAS	PLAZO	IMPACTO PIB	EMPLEO	INGRESOS	PUNTO RECARGA
MOVES III	2023	1.250 M€	17.696	448 M€	-
MOVES Singulares	No definido	1.250 M€	26.616	394 M€	-
Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética	2021-2030	16.500 y 25.700 M€/año	[250.000-350.000]	-	1.100 (*)
RDL 23/2020: Medidas materia energía para reactivación económica	No definido				
Hoja de Ruta 5G	No definido				
Despliegue del 5G: redes, cambio tecnológico e innovación	No definido	9.600 M€	14 empleos/M€ (6.160*14=86.240)	-	-
Plan de formación	No definido	-	-	-	-

(*) Puntos de recarga rápida y super rápida

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con lo anterior, la mayoría de los indicadores se recogen sin fecha de cumplimiento y, además, gran parte de las medidas están en fase de ejecución. Igualmente, no se indica la fuente para la obtención de estos datos. Estas circunstancias dificultan el seguimiento del impacto, pero no deberían impedir el control de su ejecución y consecuencias.

El seguimiento de los objetivos e indicadores del PERTE VEC no se atribuye explícitamente a ninguno de sus órganos de gobernanza, si bien establece en el GTI la funciones de informar al Gobierno sobre la marcha del PERTE, y señala como funciones del Comisionado el seguimiento de programas y actuaciones destinados al desarrollo del ecosistema del VEC, así como dar información periódicamente al Gobierno sobre el desarrollo y resultado de la ejecución de los proyectos.

Sobre el seguimiento de la ejecución de los PERTE, tan solo constan dos documentos del Gobierno (junio 2022 y diciembre 2022)⁴⁸, que recogen las asignaciones presupuestarias, convocatorias y resoluciones, mientras que el MITU ha publicado un solo informe de situación de los PERTE

⁴⁸ Se encuentran disponibles en <https://planderecuperacion.gob.es/ejecucion/ejecucion-de-los-perte> aunque no se indica quién ha realizado los mismos.

industriales (marzo del 2023), en el que se indican únicamente los importes adjudicados y sus destinatarios⁴⁹.

Hay que indicar que en la Memoria del PERTE se prevé una inversión privada de 19.714 M€, sobre la cual no se indica la fuente para la obtención de estos datos.

II.5.3. Línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC

El Plan de evaluación presentado por las autoridades españolas y aprobado por la Comisión Europea, aborda los efectos directos del régimen de ayudas (transformación de la cadena de valor del automóvil, la modernización y competitividad del sector automovilístico español, los niveles de empleo y el PIB), la proporcionalidad y la idoneidad de la ayuda y una serie de efectos indirectos (esfuerzos de investigación de las empresas, la interconexión de los diferentes agentes de la cadena de valor, emisiones de CO2 de las empresas, volúmenes de residuos, etc.), identificando y describiendo los indicadores de resultados.

En el marco de la citada decisión, el Gobierno de España se comprometió a presentar a la Comisión Europea un informe final de evaluación en el segundo trimestre de 2023 que cubriera los resultados de la primera fase de la aplicación del PERTE-VEC (2022-2023)⁵⁰. Asimismo, se ha comprometido a presentar un informe adicional en el segundo trimestre de 2026 con los resultados globales del régimen (2022-2026).

Para llevarlos a cabo, las autoridades españolas también se comprometieron a revisar y actualizar la metodología de evaluación del PERTE-VEC y a presentar a la Comisión un informe intermedio con la metodología revisada antes de finales de 2022. Este informe intermedio con la metodología revisada fue finalmente presentado en diciembre de 2024, esto es con dos años de retraso respecto al calendario original previsto⁵¹.

Respecto al Informe final de evaluación sobre la primera fase de aplicación del régimen (2022-2023), previsto para el segundo trimestre de 2023, todavía no ha sido publicado, por lo que ya presenta un retraso superior a un año.

CUADRO 14: INFORMES DE EVALUACIÓN

INFORMES DE EVALUACIÓN PREVISTOS	FECHA INICIAL PREVISTA	FECHA PUBLICACIÓN	RETRASO
Intermedio con la metodología	Antes de finales de 2022	diciembre 2024	2 años
Final de evaluación de la primera fase de la aplicación del PERTE-VEC (2022-2023)	Segundo trimestre de 2023	n/d	No cumplido
Adicional con los resultados globales del régimen (2022-2026).	Segundo trimestre de 2026	n/d	No vencido

Fuente: Elaboración propia

⁴⁹ https://www.mintur.gob.es/es-es/recuperacion-transformacion-resiliencia/Documents/Estado_PERTES_INDUSTRIALES.pdf

⁵⁰ Documento de la Comisión 64685

⁵¹ En las alegaciones se informa que se reprogramaron las fechas iniciales mediante un intercambio de correos electrónicos y una reunión entre el Gabinete de la Secretaría de Estado de industria y la Comisión Europea, fijando finalmente la evaluación intermedia el 31 de diciembre de 2024, la final el 31 de julio de 2025 y la *ex post* el 30 de junio de 2026. No obstante, no se ha aportado documentación que avale esta manifestación.

El *informe intermedio con la metodología*, de diciembre de 2024, ha sido elaborado a partir de los datos facilitados por los solicitantes de las ayudas y los recogidos anualmente por la empresa privada a la que se ha adjudicado la evaluación. En el mismo, sólo se evalúan datos de la convocatoria de 2022 (decisión SA. 64685). La falta de disponibilidad de datos que recoge el propio informe (ausencia de contestación por parte de algunos beneficiarios, problemas de comprensión de la información solicitada) impide una evaluación de la ejecución de PERTE VEC. Por todo ello, el propio informe señala que sin datos suficientes es difícil obtener resultados precisos y confiables, que precisan de la solicitud de nuevos datos de los beneficiarios.

Respecto al cumplimiento de los objetivos (contribución al crecimiento del PIB y fomento de la creación de empleo en el sector automotriz), únicamente se han calculado las cantidades que les correspondería alcanzar en función del porcentaje de inversión pública realizada (el 27 % de las ayudas públicas previstas), se recojan más datos sobre los objetivos previstos (Contabilidad Nacional, Encuesta de Población Activa, etc.)⁵².

II.5.3.1. PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES DEL MITU

El Plan Estratégico de Subvenciones 2022-2024 (PES) del MITU establece, para la línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC, una serie indicadores de seguimiento y evaluación, divididos entre gestión (título y fecha de publicación BOE de las convocatorias, aplicación presupuestaria, importe concedido, ejecutado, número de solicitudes y beneficiarios, etc.) y ejecución (importe ejecutado, porcentaje de proyectos por tipología, CCAA y naturaleza jurídica del solicitante).

Los indicadores señalados en el PES se limitan a datos de cumplimiento o estadísticos, sin que en ningún caso aporten información respecto al impacto de las ayudas, por lo que no pueden considerarse indicadores válidos de la eficacia de las actuaciones previstas.

En conclusión, la falta de un órgano de gobierno del PERTE VEC que centralice y consolide el seguimiento las distintas líneas de ayudas dificulta el obtener datos precisos sobre la ejecución financiera de este hasta la fecha. De la consulta de las distintas páginas oficiales se han obtenido los datos que se indican en el cuadro 15.

⁵² La evaluación detallada del cumplimiento de los objetivos se llevará a cabo en los informes posteriores (informe final, en julio de 2025, e informe adicional ex post, en junio de 2026), una vez se disponga de información más completa sobre la ejecución y los resultados del programa. A la fecha de finalización de los trabajos de campo, el informe final aún no se había emitido.

CUADRO 15: SITUACIÓN FINANCIERA DEL PERTE VEC: IMPORTES COMPROMETIDOS

Millones de euros

MEDIDA TRANSFORMADORA	CONVOCATORIA	IMPORTE COMPROMETIDO	IMPORTE PREVISTO	PORCENTAJE
Actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC	Convocatoria 2022	479	2.975	74
	Convocatoria 2023-SECCIÓN A	571		
	Convocatoria 2023-SECCIÓN B	485		
	Convocatoria 2024-SECCIÓN A	473		
	Convocatoria 2024-SECCIÓN B	200		
PTAS	2021	37	40	92
Programa espacios de datos sectoriales	Ayudas para Centros Demostradores y Casos de Uso de espacios de datos	27	100	27
Programa para integrar la IA en los procesos productivos	Proyectos ENIA	5	45	11

MEDIDA FACILITADORA	CONVOCATORIA	IMPORTE COMPROMETIDO	IMPORTE PREVISTO	PORCENTAJE
Plan de incentivos MOVES III y MOVES Singulares	MOVES II	49	1.100	143
	MOVES III	1.183		
	MOVES Singulares 2 - Primera Convocatoria	71		
	MOVES Singulares 2 - Segunda Convocatoria	229		
	MOVES Flota - Primera Convocatoria	12		
	MOVES Flota - Segunda Convocatoria	12		
	MOVES Flota - Tercera Convocatoria	13		
Despliegue del 5G: redes, cambio tecnológico e innovación	1ª Convocatoria (2022)	6	14	47
	2ª Convocatoria (2023)	0,6		
Plan Formación			21	

Fuente: Elaboración propia

En general el PERTE VEC tiene definidos indicadores, pero al no existir ningún órgano que realice su seguimiento, ni establecerse un calendario para su consecución y comprobación, se impide que tengan una utilidad mayor. Además, la demora en la concesión de ayudas y en la ejecución de los proyectos, junto con otros factores generales, como coyuntura internacional, etc. pueden condicionarlos y hacer necesaria su modificación cualitativa, cuantitativa y temporal de los mismos.

II.6. ANÁLISIS TRANSVERSALES

II.6.1. Igualdad entre mujeres y hombres

II.6.1.1. EN LAS CONVOCATORIAS

El PES aplica entre los principios generales de gestión de las subvenciones el de igualdad entre mujeres y hombres sin que este se recoja en las BBRR de estas ayudas. No obstante, este principio se toma en consideración a la hora de medir el impacto de las medidas, ya que se solicita información al respecto. En concreto:

1. En la convocatoria 2022 se valoró especialmente la creación de empleo de mujeres en sectores en los que estén infrarrepresentadas y también de mujeres en situación de especial vulnerabilidad.
2. En la convocatoria 2023 Sección A se solicitaban datos de igualdad de género en los cuestionarios, así como la estimación de creación de empleo por hombres y mujeres.
3. En la convocatoria 2023 Sección B se incluyeron como indicadores los índices de participación de la mujer en la empresa, cargos directivos, dedicadas a I+D+i y mujeres en estado de vulnerabilidad.

II.6.1.2. EN LOS BENEFICIARIOS

Del examen de las plantillas de 51 entidades beneficiarias de ayudas en la primera convocatoria, se han obtenido los datos reflejados en el cuadro 16.

CUADRO 16: COMPOSICIÓN DE LAS PLANTILLAS

Tipo de entidad	Entidades	Hombres	Mujeres	
			Número	%
Empresa privada gran empresa	26	19.380	9.743	33 %
Empresa privada mediana empresa	10	953	272	22 %
Empresa privada pequeña empresa	9	123	29	19 %
Centros privados de investigación y desarrollo sin ánimo de lucro	1	78	70	47 %
Entidades públicas (proyectos de investigación industrial)	5	11.307	10.967	49 %
Total	51	31.841	21.081	40 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación extraída de REINDUS

Sólo los centros de investigación presentan, en global, una plantilla equilibrada. No obstante, uno de ellos no alcanza la igualdad (se queda en el 35 %) mientras que seis plantillas de empresas privadas tienen una composición igualitaria (cuatro grandes, una mediana y una pyme). También hay que señalar que en siete empresas las mujeres no alcanzan el 10 % de la plantilla, destacando una que no llega al 1 %.

II.6.1.3. PERSONAL QUE PARTICIPA EN LA GESTIÓN DE LAS CONVOCATORIAS

El nombramiento de los miembros de la comisión de evaluación se realizará de acuerdo con el principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres, salvo que por razones fundadas y objetivas debidamente motivadas no sea posible⁵³. La comisión está formada por siete titulares, de los que sólo había una mujer en la primera convocatoria y dos en la segunda. Al estar la misma formada por cargos definidos en la convocatoria, y ser estos desempeñados mayoritariamente por hombres, esta composición paritaria no se cumple.

⁵³ Artículo 26.4 Orden ICT1466/2021 y artículo 27.5 de la Orden ICT/736/2023

La composición del personal destinado a la gestión de las ayudas es equilibrada en el periodo 2021-2024, tanto de manera global como en la composición por grupos funcionariales, con excepción del C2 en el que las mujeres sólo representan el 11 %. Al analizar el complemento específico medio se obtienen unos ingresos inferiores en las mujeres ya que ocupan puestos con menores específicos en todos los grupos excepto el C2, tal como se pone de manifiesto en el anexo 11.

II.6.2. Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno

El artículo 5 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, obliga a los organismos públicos a publicar en las correspondientes sedes electrónicas o páginas web, de forma periódica y actualizada, la información cuyo conocimiento sea relevante para garantizar la transparencia de su actividad relacionada con el funcionamiento y control de la actuación pública. El artículo 6 se refiere a la información institucional, organizativa y de planificación y el artículo 8 a la información económica, presupuestaria y estadística.

En la página web del MITU figura información básica sobre el departamento, organigrama y enlace a la normativa que regula su estructura y competencias. Consta enlace a la página web de Transparencia, en la cual se recoge la relación de altos cargos y sus currículums, retribuciones, así como los planes y programas del MITU.

Respecto a las ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC, las diferentes convocatorias se recogen en el Portal de ayudas del MITU, donde se encuentran publicadas normativa y procedimiento, solicitudes, trámites y concesiones.

Las convocatorias también se encuentran publicadas en la BDNS y en el BOE.

II.6.3. Sostenibilidad ambiental

El PRTR debe contribuir a la consecución de los objetivos climáticos para 2030 y a cumplir el objetivo de neutralidad climática para 2050, buscando un crecimiento medioambientalmente sostenible y justo a medio y largo plazo.

De esta forma, los recursos del PRTR se deben destinar de manera respetuosa con el medio ambiente, de tal forma que la totalidad de las medidas del Plan (reformas e inversiones) deben cumplir con el principio DNSH al medioambiente.

Los objetivos medioambientales sobre los que se ha de asegurar la ausencia de perjuicios significativos están definidos en el Reglamento 2020/852 (Reglamento de Taxonomía) y son los siguientes:

GRÁFICO 6: OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

Respecto a la línea de actuación integral sobre la cadena de valor, al provenir las actuaciones financiadas de distintos sectores de la industria y de diferentes eslabones de la cadena de valor, solo es posible hacer una evaluación global del principio de DNSH para cada proyecto individual.

En las diferentes convocatorias se exige la presentación, para cada uno de los proyectos que soliciten ayuda, de una memoria de evaluación sustantiva de las actividades respecto a todos los objetivos medioambientales del reglamento de taxonomía, no concediendo ayuda si se desprende que no cumple el criterio de DNSH.

Para cada proyecto, juntamente con la mencionada memoria, se presentará un dictamen emitido por una entidad de validación acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación⁵⁴, o entidad y esquema equivalentes de otro estado miembro de la UE, en el que se certifique que dicho proyecto primario cumple con dicho principio.

Se ha comprobado la correcta presentación de la memoria y del informe de acreditación del cumplimiento del principio de DNSH en la totalidad de la muestra analizada (51 expedientes), correspondientes a las convocatorias de 2022 y convocatorias 2023, Secciones A y B.

⁵⁴ En el Esquema de Acreditación de organismos de verificación y validación para el cumplimiento del principio DNSH.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

III.1. SOBRE EL DISEÑO Y GOBERNANZA

III.1.1. Planificación

1. El Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública recoge una nueva figura de colaboración público-privada: los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE). (Subapartado II.1).
2. Inspirados en los Proyectos Importantes de Interés Común Europeos (IPCEI), se conciben como el instrumento elegido por el Gobierno de España para impulsar la colaboración pública y privada en sectores estratégicos para la industria española. Están abiertos a todo tipo de empresas e instituciones (tanto grandes empresas como pymes, así como institutos de investigación y universidades), y en su desarrollo pueden participar diferentes ministerios, siendo transversales a las diferentes administraciones. (Subapartado II.1).
3. Por su importancia y complejidad, son creados con vocación de permanencia, lo que confiere una especial importancia a su diseño, así como a su estructura de gobernanza. (Subapartado II.1).
4. El diseño del PERTE del vehículo eléctrico y conectado (VEC) se realizó a partir de la convocatoria de Manifestaciones de Interés (MDI) lanzada por el Ministerio de Industria (MITU) en diciembre de 2020. (Subapartado II.1).
5. A partir de las propuestas recibidas, el MITU definió un plan de trabajo que preveía la creación y participación de una Comisión de Evaluación en la fase en la que se debía validar la estructura de las inversiones del PERTE, si bien esta no se llegó a constituir. Dicho plan también recogía la necesaria interacción en esta fase del MITU con la industria, al objeto de determinar la mejor adecuación de los proyectos presentados a la estructura del PERTE-VEC. Esta fase del procedimiento era determinante para la integración de los distintos proyectos en la cadena de valor de la industria automovilística desde la primera convocatoria del PERTE. (Subapartado II.1).
6. El diseño y elaboración del PERTE VEC se llevó a cabo por el MITU de manera informal por lo que, con carácter general, no se documentó el trabajo de esta importante fase del proceso. La falta de documentación dificulta establecer una correcta trazabilidad del procedimiento (determinación de responsables, toma de decisiones, participación del sector automovilístico, documentos de trabajo, estudios comparativos, etc.). (Subapartado II.1).
7. Respecto a la participación de la industria en la fase de diseño, al no definirse de manera previa por parte del MITU cómo se articularía la misma, quedó limitada a la presentación de propuestas a la convocatoria de Manifestaciones de Interés. (Subapartado II.1).
8. El MITU, tras analizar las propuestas de la industria, teniendo en cuenta lo establecido en la normativa nacional y europea aplicable, propuso unilateralmente una línea de ayudas a las actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC. El PERTE VEC fue aprobado por el Consejo de Ministros el 13 de julio de 2021 e incluyó, además de esa línea de ayudas, otras relacionadas con la movilidad sostenible (plan tecnológico de automoción sostenible, espacio de datos sectoriales, integración de la inteligencia artificial en el proceso productivo, regulación

energética, plan de formación, etc.) para convertir al PERTE VEC en una acción de Gobierno. (Subapartado II.1).

9. Los plazos previstos para la aprobación del PERTE y de sus ayudas se incumplieron, poniendo de manifiesto que su diseño es complejo y sus requisitos de difícil cumplimiento. (Subapartado II.1).

RECOMENDACIÓN 1.- *La concepción de un instrumento de colaboración-público privada de la naturaleza del PERTE exige una articulación formal de todas las fases del procedimiento, donde quede debida constancia de todas las decisiones importantes adoptadas. Se recomienda al gobierno la definición de un procedimiento para el diseño de futuros PERTE u otros instrumentos de colaboración público-privada que permita cumplir todos los requisitos importantes de su concepción, incluyendo el registro de los participantes tanto públicos como privados, así como el soporte documental de las deliberaciones realizadas y de las decisiones adoptadas.*

RECOMENDACIÓN 2.- *Se recomienda al gobierno que la participación de la industria debe estar definida desde el principio para cada fase del procedimiento. El análisis de los modelos existentes europeos de colaboración público-privada con la Industria (IPCEI, Empresas Comunes Europeas, Contratos de Colaboración Público-Privadas) debe hacerse con antelación para aplicar aquel modelo que mejor se adapte a cada proyecto estratégico teniendo en cuenta su vocación de permanencia.*

III.1.2. Gobernanza

10. La gobernanza del PERTE VEC tiene como objeto compatibilizar la coordinación interdepartamental, territorial y con la industria. (Epígrafe II.3.1).
11. Para la coordinación interdepartamental se creó un Grupo de Trabajo Interministerial (GTI). Es un órgano colegiado de colaboración y coordinación, que debía canalizar las propuestas para apoyar la gestión eficiente del PERTE, además, de asesorar e informar al Gobierno sobre la marcha del mismo. Está integrado por un presidente (titular del MITU) y 15 vocales. Se ha reunido dos veces. (Epígrafe II.3.1).
12. Para integrar la colaboración público-privada se creó la Alianza para el VEC. Está formada por el GTI y a la Mesa de la Automoción (en la que participan los sindicatos y asociaciones empresariales más representativas, así como las Comunidades Autónomas). Tenía que servir como foro de discusión y de intercambio de ideas para emitir orientaciones en relación con el desarrollo del PERTE y desarrollar sinergias que favorecieran la gobernanza del PERTE. Está integrada por 49 personas. Únicamente se ha celebrado una reunión, sin que haya producido resultados operativos. El número de convocatorias de los órganos de gobernanza y su composición, convierten sus reuniones en actuaciones de carácter meramente testimonial. (Epígrafe II.3.1).
13. El Comisionado especial para el PERTE VEC nombrado por el GTI, debía impulsar y hacer el seguimiento de los programas de ayudas que se generen en este ámbito. Tuvo un mandato de sólo quince meses. (Epígrafe II.3.1 y anexo 3).
14. El PERTE VEC tiene definida una gobernanza orientada a fomentar la colaboración público-privada (esencia de los PERTE) y a dotar al proyecto de la transparencia y la rendición de cuentas que exige el sector público. No se han creado subgrupos de trabajo específicos que permitan el

estudio y seguimiento de los diferentes temas a tratar, sin que conste que ningún otro órgano de gestión alternativo haya asumido las funciones de gobernanza del PERTE, al margen de las actuaciones propias de cada órgano ministerial en la gestión de sus líneas de ayudas (Subapartado II.3).

RECOMENDACIÓN 3.- *Se recomienda al MITU, que adopte medidas urgentes para disponer de una gobernanza efectiva que dé respuesta a las necesidades operativas e institucionales de gestión pública del PERTE VEC, así como a las necesidades de rendición de cuentas de la gestión de los fondos a tenor de la naturaleza público-privada del instrumento.*

III.1.3. Objetivos e indicadores

15. El objetivo final del PERTE VEC, de acuerdo con su Memoria, es la creación del ecosistema necesario para que se pueda fabricar y desarrollar de manera integral el VEC en España. Para determinar su consecución, se han establecido una serie de indicadores mensurables tanto para el PRTR, el PERTE VEC en su conjunto, como para las líneas de ayudas que lo integran. Sin embargo, no se establece la fuente ni el modo de cálculo, y tampoco se recoge un calendario para evaluación y revisión. (Subapartado II.5)
16. No se ha determinado el órgano que debe realizar el seguimiento de los objetivos del PERTE por lo que se dificulta el obtener datos precisos sobre la ejecución financiera. El calendario no ha sido objeto de modificación a pesar del retraso en la ejecución de las medidas (Subapartado II.5).
17. En general el PERTE VEC tiene definidos indicadores, pero al no existir ningún órgano que centralice su seguimiento, ni establecerse un calendario para su consecución y comprobación, impiden que tengan una utilidad mayor. Además, la demora en la concesión de ayudas y en la ejecución de los proyectos, junto con otros factores generales, como coyuntura internacional, etc. pueden llegar a invalidarlos y hacer necesaria su modificación cualitativa, cuantitativa y temporal de los mismos. (Subapartado II.5).

RECOMENDACIÓN 4.- *Se recomienda al MITU definir un marco de información y seguimiento específico de las actividades y objetivos definidos del PERTE-VEC, que sea suficiente para poder evaluar su gestión de manera global, evitando que ésta se realice de manera aislada por los órganos gestores de las diferentes líneas de ayuda.*

III.1.4. Sistema de integridad

18. Como entidad participante en la ejecución de medidas del PRTR, el MITU aprobó su Plan de Medidas Antifraude el 18 de abril de 2022. El sistema antifraude ha sido objeto de dos fiscalizaciones con opinión favorable. (Epígrafe II.3.2).
19. El MITU ha cumplido el calendario de implantación de las mejoras incluido en el *Informe de fiscalización de las medidas para la prevención, detección y corrección del fraude aprobadas por las entidades del sector público estatal en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: similitudes, diferencias, riesgos y oportunidades de mejora* del Tribunal de Cuentas. No obstante, debe seguir avanzando en mejorar la publicidad de su sistema. (Epígrafe II.3.2).
20. De la primera a la segunda convocatoria de las ayudas, el MITU ha incrementado las actuaciones en esta materia y, aunque se ha detectado un caso de posible doble financiación, no se aportó evidencia documental de ningún tipo de actuación realizada para evitar esta. (Epígrafe II.4.1 y Epígrafe II.4.2).

III.2. SOBRE LA GESTIÓN Y CONTABILIDAD

21. La línea de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico es la principal medida transformadora del PERTE VEC. Con un presupuesto inicial de 2.975 M€ (incrementado por la Adenda al PRTR en 1.250 M€) tiene por objeto actuar sobre la cadena de valor, tanto en elementos principales, como en la fabricación de elementos y su conectividad. Se han realizado cinco convocatorias, de las que se han resuelto cuatro (una parcialmente). El 54 % de las ayudas concedidas se concentran en cuatro grandes empresas. Queda pendiente de conceder el 57 % de lo previsto (2.406 M€). (Apartado II.4).
22. Las bases de la primera convocatoria presentaron un elevado grado de complejidad debido a la multiplicidad de requisitos que debían cumplir las solicitudes de las agrupaciones beneficiarias. Estas circunstancias hicieron que se retrasase la resolución de la convocatoria, se rechazasen o no llegasen a presentarse solicitudes y se devolvieran importes, por lo que la ejecución ha quedado muy mermada. (Epígrafe II.4.1).
23. En las siguientes convocatorias se simplifican los requisitos. Las ayudas se otorgan de manera individualizada, sin requisitos de territorialidad ni integración empresarial y en régimen de concurrencia no competitiva, no fomentándose la necesaria cooperación entre la industria. No obstante, estas modificaciones han redundado de forma positiva tanto en el volumen de concesión de las ayudas, como en la agilización de la gestión y reducción los plazos de resolución. (Epígrafe II.4.2).
24. En la primera convocatoria se aprobaron ayudas para diez proyectos tractores, que incluían 322 proyectos primarios y 628 solicitudes, de 269 empresas, por importe de 794 M€ y, un presupuesto financiable total ascendía a 1.903 M€. El 20 % de las solicitudes han pedido modificaciones
- A 1 de abril, se han tramitado 35 expedientes de devolución y siete de reintegro por importe de 298 M€ correspondientes a cuatro proyectos tractores.
- El seguimiento de los proyectos tractores se realiza a través de grupos de trabajo en los que se ha observado como riesgos el retraso en la finalización de los proyectos respecto a los plazos previstos y la necesidad de que las ayudas a las pymes sólo pueden verificarse en el momento de justificación de la inversión. (Epígrafe II.4.1).
25. En la segunda convocatoria Sección A se aprobaron ayudas para 24 proyectos por un importe de 609 M€ con un presupuesto financiable de 3.070 M€, de las que se han producido cuatro devoluciones o renunciaciones por importe de 61 M€. El seguimiento de los proyectos ha puesto de manifiesto que tan sólo uno cumple el calendario previsto. (Epígrafe II.4.2).
26. En la segunda convocatoria Sección B se concedieron ayudas a 49 planes por importe de 479 M€ y un presupuesto financiable de 1.567 M€. Todavía no se han creado los grupos de seguimiento. (Epígrafe II.4.2).
27. La convocatoria de 2024 está parcialmente resuelta. En la Sección A se concedieron ayudas a seis proyectos por 300 M€. (Epígrafe II.4.3).
28. En materia de legalidad, la gestión y contabilización de las ayudas ha sido correcta. No obstante, al confundir determinados conceptos, la ayuda no siempre ha sido adecuadamente calculada. (Epígrafe II.4.1 y Epígrafe II.4.2).

III.3. SOBRE LOS OBJETIVOS TRASVERSALES

29. A pesar de que en el Plan Estratégico de Subvenciones del MITU se recoge el principio de igualdad entre mujeres y hombres, este no está contemplado en las convocatorias, aunque sí se solicita información para determinar el impacto de las medidas. (Subepígrafe II.6.1.1.)
30. Las plantillas de los beneficiarios sólo son equilibradas la de los centros de investigación y la de seis beneficiarios. Destaca negativamente que en siete empresas las mujeres no alcanzan el 10 % de la plantilla, especialmente una que no llega al 1 %. (Subepígrafe II.6.1.2)
31. La composición del personal destinado a la gestión de las ayudas es equilibrada, aunque el complemento específico medio que cobran las mujeres es inferior al de los hombres. (Subepígrafe II.6.1.3)

RECOMENDACIÓN 5. - *Para que la línea de ayudas contribuya a la igualdad sería conveniente que el MITU adoptara medidas adicionales en las convocatorias, como valorar la dirección de los proyectos por mujeres, medidas de conciliación en la entidad, el porcentaje de horas imputadas a los proyectos por mujeres, que la empresa cuente con el "Certificado de Igualdad en la Empresa" expedido por el Ministerio de Igualdad.*

32. En materia de transparencia el MITU publica información básica sobre la organización, estructura y normativa del departamento. Las diferentes convocatorias de estas ayudas se publican en el Portal de ayudas del MITU, y en la Base de Datos Nacional de Subvenciones y en el BOE. (Epígrafe II.6.2).
33. La sostenibilidad medioambiental se evalúa para cada proyecto individual, solicitando una memoria de evaluación sustantiva de las actividades respecto a los objetivos medioambientales y un dictamen en el que se certifique que se cumple con dicho principio. (Apartado II.6.3).

Madrid, a 18 de diciembre de 2025

LA PRESIDENTA



Enriqueta Chicano Jávega



ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO 1: NORMATIVA APLICABLE EN LA FISCALIZACIÓN	57
ANEXO 2: CRONOGRAMA DEL PERTE VEC	59
ANEXO 3: FUNCIONES DEL COMISIONADO ESPECIAL DEL PERTE VEC.....	61
ANEXO 4: SISTEMA DE INTEGRIDAD	63
ANEXO 5: ENCARGO A MEDIO PROPIO.....	65
ANEXO 6: VEC I AYUDAS SOLICITADAS Y CONCEDIDAS.....	67
ANEXO 7: VEC I AYUDAS POR NATURALEZA JURÍDICA DEL BENEFICIARIO	69
ANEXO 8: AYUDAS POR LÍNEAS DE ACTUACIÓN	71
ANEXO 9: AYUDAS POR IMPORTES.....	73
ANEXO 10: AYUDAS POR CC.AA.	75
ANEXO 11: ANÁLISIS DE IGUALDAD.....	77

ANEXO 1: NORMATIVA APLICABLE EN LA FISCALIZACIÓN

Reglamento UE 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Reglamento UE 651/2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (Reglamento General de Exención por Categorías).

Ley 2/2023 de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Orden PCM/756/2021, de 16 de julio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2021, por el que se declara como Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado.

Orden HFP/1030/2021 de 29 de septiembre por la que se configura el sistema de gestión del PRTR.

Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa la convocatoria correspondiente al año 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Anexo 1 – 2/2

Orden ICT/359/2022, de 25 de abril, por la que se modifican la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia; y la Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa su convocatoria para 2022.

Orden ICT/426/2022, de 13 de mayo, por la que se modifica la Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa su convocatoria para 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Orden ICT/654/2022, de 10 de julio, por la que se crea el Comité Antifraude del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y se determinan su composición y funciones.

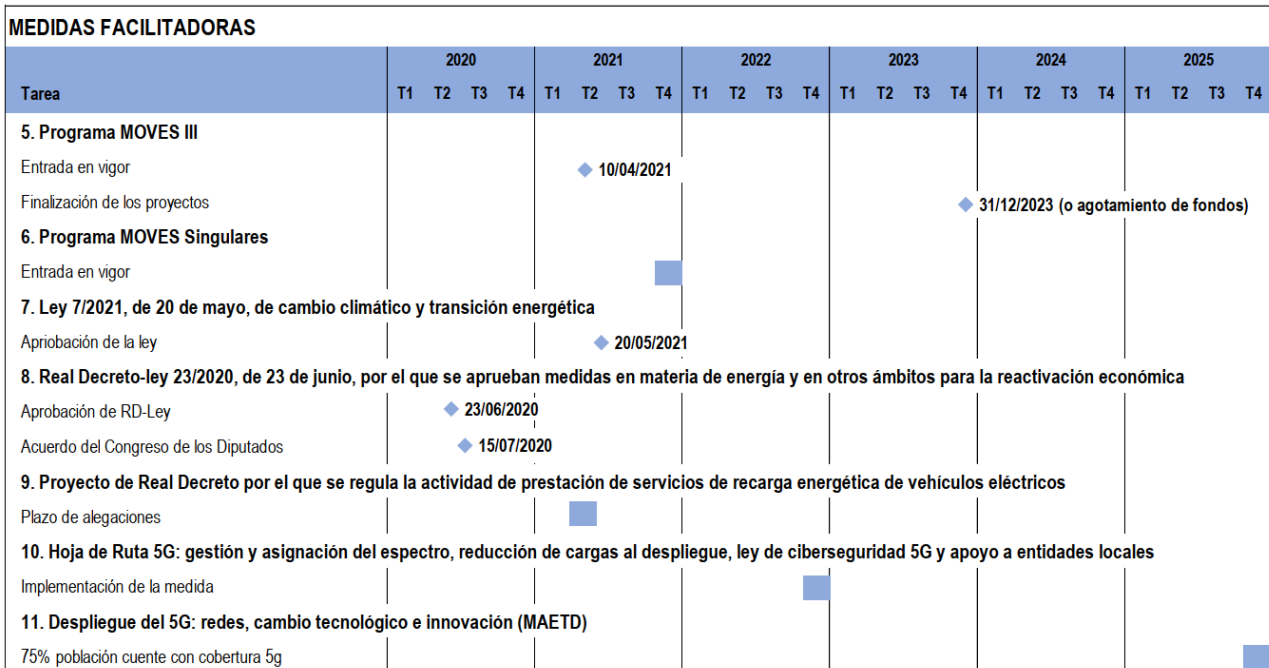
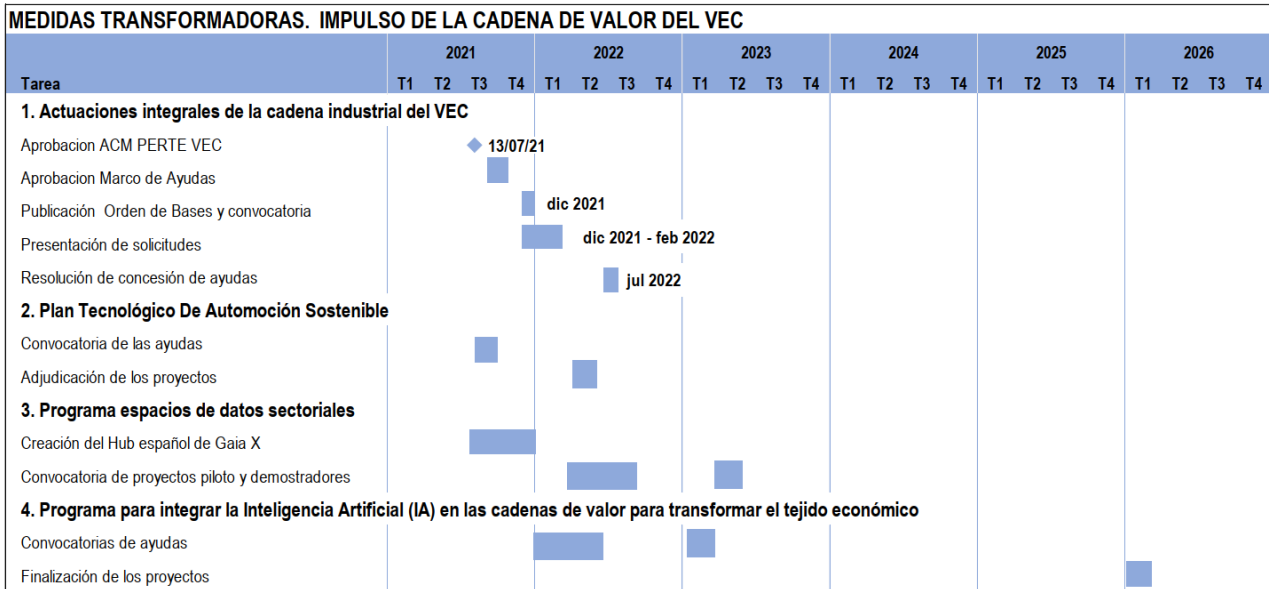
Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la convocatoria de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico del año 2023 (Sección A).

Orden de 21 de julio de 2023, por la que se efectúa la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del PERTE VEC, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2023 (Sección B).

Corrección de errores en la Orden de 21 de julio de 2023, por la que se efectúa la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado (VEC) dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2023 (31/07/23).

Resolución de 18 de abril de 2022 el Plan de Medidas Antifraude del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

ANEXO 2: CRONOGRAMA DEL PERTE VEC



Fuente: Memoria del PERTE VEC

Anexo 3**ANEXO 3: FUNCIONES DEL COMISIONADO ESPECIAL DEL PERTE VEC**

El Comisionado especial para el PERTE VEC recaerá en una persona de reconocido prestigio en el sector. Tendrá rango de Subsecretaría, bajo la dependencia directa de la persona titular del MITU, y será nombrada por el GTI. Llevará a cabo las siguientes funciones, sin perjuicio de las que correspondan a los departamentos ministeriales:

- Promover, impulsar y divulgar las políticas y planes vinculados al PERTE VEC, a la transformación de las cadenas de valor del sector de la automoción y al desarrollo de un ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado, incluyendo tanto las que corresponden a la Administración General del Estado en el ámbito de sus competencias, como las que puedan resultar del apoyo y colaboración con las demás Administraciones Públicas.
- Desarrollar las medidas de apoyo y colaboración público-privada para garantizar el acceso y la ejecución de los proyectos vinculados al PERTE VEC y al desarrollo general de un ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado.
- En coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, colaborar en el impulso de la interlocución internacional de España en el ámbito de estrategias, acciones e iniciativas nacionales vinculadas al PERTE VEC y al desarrollo general del ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado.
- Coordinar e instaurar medidas e iniciativas de seguimiento en colaboración con otros órganos ministeriales y organismos implicados en el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado.
- Participar en las comisiones, grupos de trabajo y órganos colegiados vinculados al PERTE VEC y al desarrollo del ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado.
- Servir de interlocutor con el Gobierno y otros actores, informándoles periódicamente sobre el desarrollo y resultado de la ejecución de los proyectos, o de cuantas propuestas considere necesarias para el adecuado cumplimiento de la función encomendada.
- Realizar cuantas actuaciones en relación con el desarrollo del ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico y conectado y la consecución de sus objetivos resulten precisas, incluyendo, en su caso, la correcta ejecución de fondos, asignados en esta materia. En concreto la elaboración, gestión y seguimiento de programas y actuaciones destinados al desarrollo del ecosistema del vehículo eléctrico y conectado.

ANEXO 4: SISTEMA DE INTEGRIDAD

LÍNEA DE PREVENCIÓN DEL FRAUDE

El MITU cuenta con una Declaración Institucional Antifraude y un Código ético⁵⁵, y con una Comisión de Ética que establecerá las medidas y procedimientos necesarios para evaluar el cumplimiento de los valores y normas de conducta y cuya última reunión tuvo el 8 de mayo de 2024.

Se han realizado diferentes actuaciones formativas referentes tanto a la integridad y ética pública como al PA y que han sido recogidas en los Planes de Formación 2022-2023 y 2024-2025.

También dispone de una herramienta de evaluación de riesgos, implementada a partir de la matriz de riesgos proporcionada por el Servicio Nacional de Coordinación del Fraude (SNCA) y de acuerdo con la metodología de la “Guía de medidas antifraude en la ejecución del PRTR”. La matriz, elaborada y revisada por un grupo de trabajo multidisciplinar del departamento, cuenta con unos riesgos identificados asociados a cada sistema de gestión (subvenciones, contratación, convenios y medios propios), señalando su probabilidad e impacto y relacionando los controles diseñados e implantados. La revisión de la matriz de riesgos del departamento tiene carácter bianual, siendo la más reciente la realizada en julio de 2024.

El MITU también aprobó las siguientes guías⁵⁶:

- a) Guía para la prevención del conflicto de intereses, en la que se recogen las recomendaciones a seguir en materia de prevención de conflictos de intereses, en la que se actualiza la exigencia de cumplimentación de las DACI.
- b) Guía para la prevención de la doble financiación, con aplicación tanto a las financiaciones provenientes de otros fondos de la UE, como las procedentes de subvenciones nacionales.

LÍNEA DE DETECCIÓN DEL FRAUDE

La normativa del MITU recoge la existencia dos canales de denuncias:

- a) el buzón previsto en el PA que se establece como un instrumento para que tanto empleados públicos como particulares puedan denunciar actuaciones susceptibles de ser consideradas irregulares o constitutivas de fraude en relación con proyectos u operaciones financiados con fondos del MRR. Dicho buzón se encuentra habilitado de manera electrónica⁵⁷.
- b) y el canal de denuncias externo del SNCA⁵⁸.

⁵⁵ Aprobados el 18 de abril de 2022

⁵⁶ Última actualización del 19 de enero de 2024.

⁵⁷ <https://www.mintur.gob.es/es-es/recuperacion-transformacion-resiliencia/paginas/buzon-de-denuncias.aspx>

⁵⁸ <https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/esES/snca/paginas/comunicacionsnca.aspx>

LÍNEA DE CORRECCIÓN DEL FRAUDE

Dentro de esta línea se aprobó, por Resolución de 9 de febrero de 2023, la Guía de actuación en caso de fraude para su corrección. Establece las principales actuaciones que debe realizar el titular del órgano responsable del procedimiento administrativo en que se tenga conocimiento de una conducta que pudiera ser constitutiva de fraude o corrupción.

Asimismo, el Informe de análisis de las actuaciones denunciadas y evaluación anual de las medidas correctoras, de 8 de mayo de 2024, recoge todos los supuestos de hecho detectados hasta 31 de enero de 2024 y el estado en que se encuentran, sin que ninguno de ellos tenga relación con este PERTE.

LÍNEA DE PERSECUCIÓN DEL FRAUDE

Dentro de esta línea se aprobó, por Resolución de 9 de febrero de 2023, las Guía de actuación para la persecución del fraude detectado, en la que se establece el procedimiento respecto de infracciones penales relativas al fraude que afecta a los intereses financieros de la UE.

ANEXO 5: ENCARGO A MEDIO PROPIO

El MITU firmó el 6 de junio de 2022 el acuerdo de encargo marco con el Medio Propio con Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSATEC) para la realización de diversos trabajos de asistencia técnica relacionados con la gestión de las convocatorias de ayudas que tengan lugar en el período 2022-2023 en el marco de las siguientes líneas de actuación incluidas en la inversión 2 del componente 12 del PRTR:

1. Línea de apoyo a proyectos estratégicos para la transición industrial (PERTE)
2. Línea de apoyo a planes de innovación y sostenibilidad
3. Línea de apoyo a proyectos para la implementación de la digitalización en procesos y organización de empresas industriales
4. Plan de apoyo a infraestructuras industriales sostenibles

Las tareas recogidas son la gestión completa de la tramitación de las ayudas: evaluación requisitos, propuestas de resolución, comprobación documentación, alegaciones y subsanaciones, garantías, modificaciones, subrogaciones, comprobaciones in situ a las empresas, apoyo en recursos administrativos, información al beneficiario hasta la preparación de la documentación para envío a Intervención Delegada de la fase contable de reconocimiento de la obligación y propuesta de pago, así como anexar documentos y grabar en las pantallas en REINDUS.

Tanto las BBRR como las convocatorias del PERTE VEC son excesivamente complejas, se presentan solicitudes bajo un modelo colaborativo en el que empresas y entidades de las distintas cadenas de valor del sector se agrupan con proyectos primarios bajo un proyecto tractor conjunto, solicitando requisitos muy técnicos, difíciles de evaluar y revisar y toda la tramitación se encarga al medio propio. En este ámbito resulta preciso señalar que TRAGSATEC también resuelve las consultas de las sociedades participantes (2.216 hasta abril de 2023) lo que pone de manifiesto las dificultades de las empresas para adecuarse a la convocatoria.

La valoración económica de los costes asociados a las convocatorias ascendió a 1.181.144,88 euros, distribuidos de acuerdo con la tabla que se recoge a continuación, correspondiendo 877.176,60 euros la gestión del PERTE VEC.

El encargo ha sido objeto de seis adendas (la última, de fecha 24 de noviembre de 2023), destinadas tanto a adaptar los trabajos al retraso producido en la convocatoria de 2022 como a dar cabida a la asistencia a las sucesivas convocatorias. De esta forma, la valoración económica del encargo actual es de 2.597.457,75 euros, de los cuales 1.250.832,32 euros corresponden al PERTE VEC, lo que ha supuesto un incremento del 43 %.

Anexo 5 – 2/2

En euros

CONCEPTO	PRESUPUESTO INICIAL	PRESUPUESTO DESPUÉS ADENDAS
(1) COSTES DIRECTOS (Convocatorias +Seguimiento administrativo)	1.058.729,30	2.328.253,45
CONVOCATORIAS	829.113,93	2.041.278,34
PERTE VEC	646.594,66	553.857,48
ACTIVA Financiación	57.465,36	92.328,29
Ayudas IDi	125.053,91	136.827,51
PERTE Naval		206.663,42
PERTE Agroalimentario		521.422,07
ACTIVA Financiación 2023		64.950,03
Ayudas IDi 2023		109.826,67
PERTE Farma 2023		14.244,64
PERTE VEC Baterías - Sección A		115.136,06
PERTE VEC - Sección B		226.022,17
SEGUIMIENTO ADMINISTRATIVO	229.615,37	286.975,11
PERTE VEC	139.670,06	226.178,53
ACTIVA Financiación	22.768,39	14.148,52
Ayudas IDi	67.176,92	16.506,22
PERTE Naval		1.282,50
PERTE Agroalimentario		8.698,19
ACTIVA Financiación 2023		7.373,88
Ayudas IDi 2023		10.721,47
PERTE Farma 2023		2.065,80
(2) Costes indirectos (5% s/costes directos (1))	52.936,47	116.412,67
(3) Gastos generales (6,25 % s/costes directos e indirectos (1) + (2))	69.479,11	152.791,63
Total Presupuesto ejecución material (1)+(2)+(3)	1.181.144,88	2.597.457,75

Fuente: Elaboración propia

La ejecución del encargo se refleja en los diferentes informes de seguimiento. Según estos, el gasto realizado entre mayo de 2022 a junio de 2024 correspondiente al PERTE VEC asciende a 889.569,61 euros.

En euros

CONCEPTOS	TOTAL
Costes directos	799.613,13
Convocatorias	560.488,18
Seguimiento administrativo	239.124,95
Costes indirectos (5 % costes directos)	39.980,66
Gastos generales (6,25 % costes directos e indirectos)	49.975,82
TOTAL	889.569,61

Fuente: Elaboración propia

Anexo 6

ANEXO 6: VEC I AYUDAS SOLICITADAS Y CONCEDIDAS

En euros

POYECTO TRACTOR	PRESUPUESTO FINANCIABLE SOLICITADO (a)	PRESUPUESTO FINANCIABLE CONCEDIDO (b)	% (b/a)	AYUDAS SOLICITADAS (c)	AYUDAS CONCEDIDAS		% (d)/(c)
					Importe (d)	%	
1	2.876.823.537	794.431.647	28	1.080.509.056	357.011.771	45	33
2	184.896.170	123.084.513	67	85.123.823	52.211.701	7	61
3	43.233.160	32.665.666	76	22.569.853	15.153.218	2	67
4	577.635.515	512.955.001	89	242.091.569	170.446.892	21	70
5	64.198.827	55.358.898	86	28.283.349	24.186.554	3	86
6	382.848.968	Desistido	n/a	184.289.087	Desistido	n/a	n/a
7	290.330.204	174.417.222	60	122.986.006	65.229.462	8	53
8	165.275.218	74.233.261	45	86.915.000	40.063.095	5	46
9	199.966.401	64.667.547	32	109.332.040	32.866.379	4	30
10	17.700.095	14.851.107	84	9.588.364	8.309.242	1	87
11	983.315.157	Desestimado	n/a	633.304.314	Desestimado	n/a	n/a
12	66.874.627	56.586.498	85	34.541.723	28.243.286	4	82
13	74.344.474	Desestimado	n/a	32.765.699	Desestimado	n/a	n/a
TOTAL	5.927.442.353	1.903.251.360	32	2.672.299.883	793.721.600	100	30

Fuente: Elaboración propia

Anexo 7

ANEXO 7: VEC I AYUDAS POR NATURALEZA JURÍDICA DEL BENEFICIARIO

Según la naturaleza jurídica del beneficiario, las ayudas se concedieron principalmente a sociedades mercantiles privadas (sociedades anónimas, limitadas y unipersonales) destacando que se conceden la totalidad de las solicitudes a las instituciones sin fines de lucro, cooperativas y asociaciones. Las entidades públicas no solicitan ayuda en forma de préstamo.

En euros

Naturaleza del beneficiario	Nº solicitudes	Nº ayudas concedidas	Subvención	Préstamo	Total ayuda
Sociedades mercantiles privadas	833	613	504.147.908	265.837.716	769.985.624
Instituciones sin fines de lucro, cooperativas, asociaciones	9	9	20.252.168	1.905.203	22.157.371
Sociedades mercantiles estatales, entidades empresariales y otros organismos públicos	8	6	1.578.605	0	1.578.605
TOTAL	850	628	525.978.681	267.742.919	793.721.600

Fuente: *Elaboración propia*

Anexo 8 – 1/2

ANEXO 8: AYUDAS POR LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El 92 % de las ayudas concedidas en la primera convocatoria se destinan a proyectos de I+D+i y sostenibilidad:

En euros

Línea	Nº proyectos primarios	Presupuesto financiable	Subvención	Préstamo	Total ayuda	
					Importe	%
I+D+i	209	937.293.561	329.228.239	55.824.740	385.052.979	48 %
Sostenibilidad	38	885.666.266	191.157.347	159.610.483	350.767.830	44 %
Inversión regional	6	69.257.827	0	51.943.370	51.943.370	7 %
Formación	69	11.033.706	5.593.095	364.326	5.957.421	1 %
TOTAL	322	1.903.251.360	525.978.681	267.742.919	793.721.600	100 %

Fuente: Elaboración propia

El 82 % de las ayudas concedidas en la convocatoria de 2023 en la sección A se destinan a proyectos de producción de baterías, siendo minoritarios la producción o recuperación de materias primas:

En euros

Línea	Nº proyectos	Presupuesto financiable	Subvención	Préstamo	Total ayuda	
					Importe	%
Producción de baterías	14	2.250.135.836	386.547.184	100.000.000	486.547.184	80 %
Producción de componentes esenciales para la producción de baterías	7	487.080.628	88.707.811	0	88.707.811	15 %
Producción o recuperación de materias primas fundamentales para baterías y componentes	3	330.304.191	33.746.760	0	33.746.760	5 %
TOTAL	24	3.067.520.655	509.001.755	100.000.000	609.001.755	100 %

Fuente: Elaboración propia

Más de la mitad de las ayudas concedidas en la convocatoria de 2023 en la sección B se destinan a proyectos de producción de sostenibilidad:

En euros

Línea	Nº proyectos	Presupuesto financiable	Subvención	Préstamo	Total ayuda	
					Importe	%
Proyectos I+D+i	85	535.345.922	164.667.801	37.790.538	202.458.339	42 %
Proyectos inversión PYME	1	0	0	0	0	n/a
Proyectos inversión regional	4	36.098.071	3.677.786	14.129.942	17.807.728	4 %
Proyectos sostenibilidad	32	593.526.090	201.078.822	54.546.675	255.625.497	54 %
TOTAL	122	1.164.970.083	369.424.409	106.467.155	475.891.564	100 %

Fuente: Elaboración propia

Anexo 8 – 2/2

En la sección A de 2024 se concede el 98 % de las ayudas se concede a la producción de baterías:

En euros

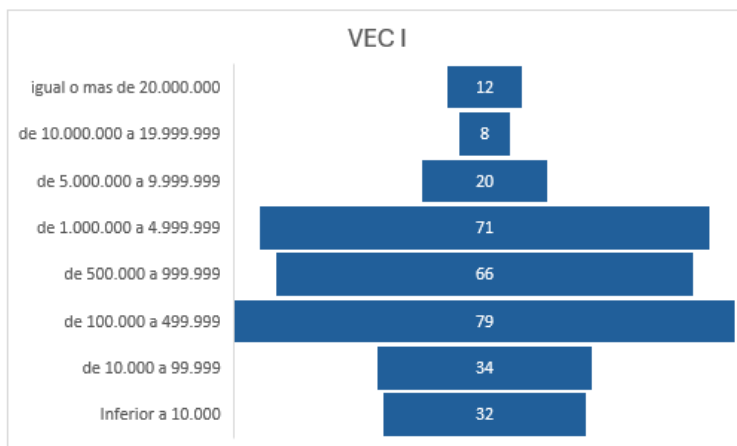
Línea	Nº proyectos	Presupuesto financiable	Subvención	Préstamo	Total ayuda	
					Importe	%
Producción de baterías	4	1.777.048.510	294.679.990	0	294.679.990	98 %
Producción de componentes esenciales para la producción de baterías	2	38433588,21	5765038,19	0	5765038,19	2 %
TOTAL	6	1.815.482.098	300.445.029	0	300.445.029	100 %

Fuente: *Elaboración propia*

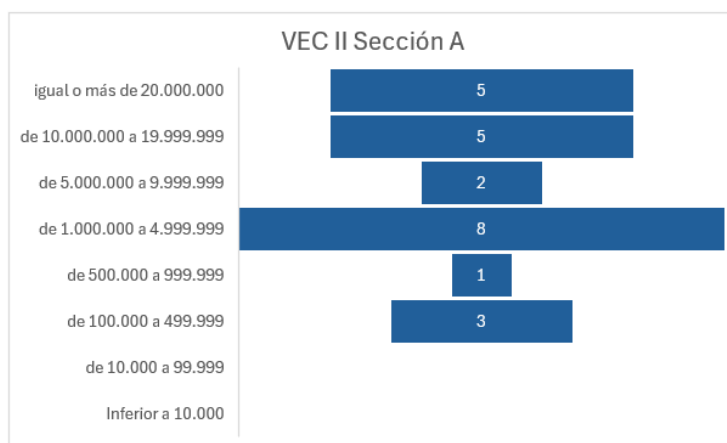
ANEXO 9: AYUDAS POR IMPORTES

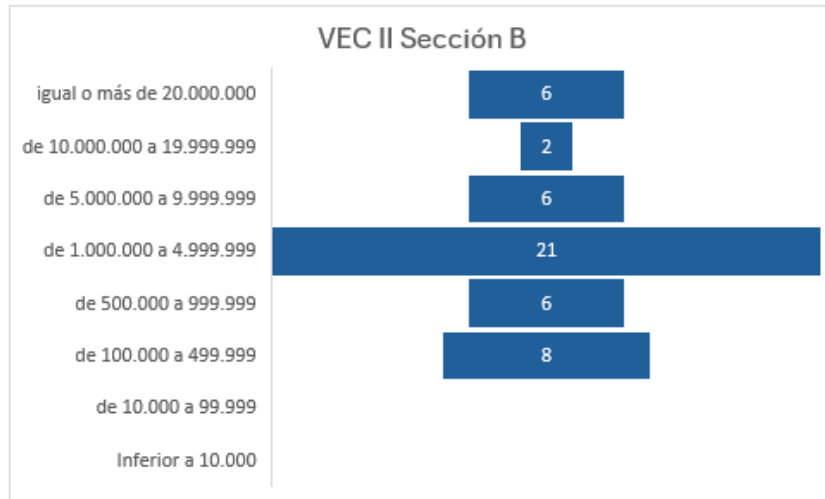
Respecto a los importes de las ayudas en la primera convocatoria, el 88 % de los proyectos primarios obtiene ayudas inferiores a 5 M€, concentrando el mayor número de ayudas entre 1 y 5 M€ (216 proyectos). La ayuda media es de 2,5 M€. Hay doce expedientes primarios con ayudas superiores a los 20 M€, siendo el máximo de 31,5 M€.

Destaca el hecho de que el 86 % de las sociedades que han percibido ayudas pertenece a algún grupo empresarial dentro de cada proyecto tractor. Así, destacan los proyectos tractores 1, 2, 4, 5 y 7 en los que el 67, 64, 73, 62, 66 y el 67 % respectivamente de las ayudas, las perciben empresas del mismo grupo.



El reparto de las ayudas en la convocatoria de 2023 Sección A se distingue porque más empresas perciben importes mayores, mientras que en la Sección B la distribución sigue una distribución normal, al igual que la primera convocatoria.





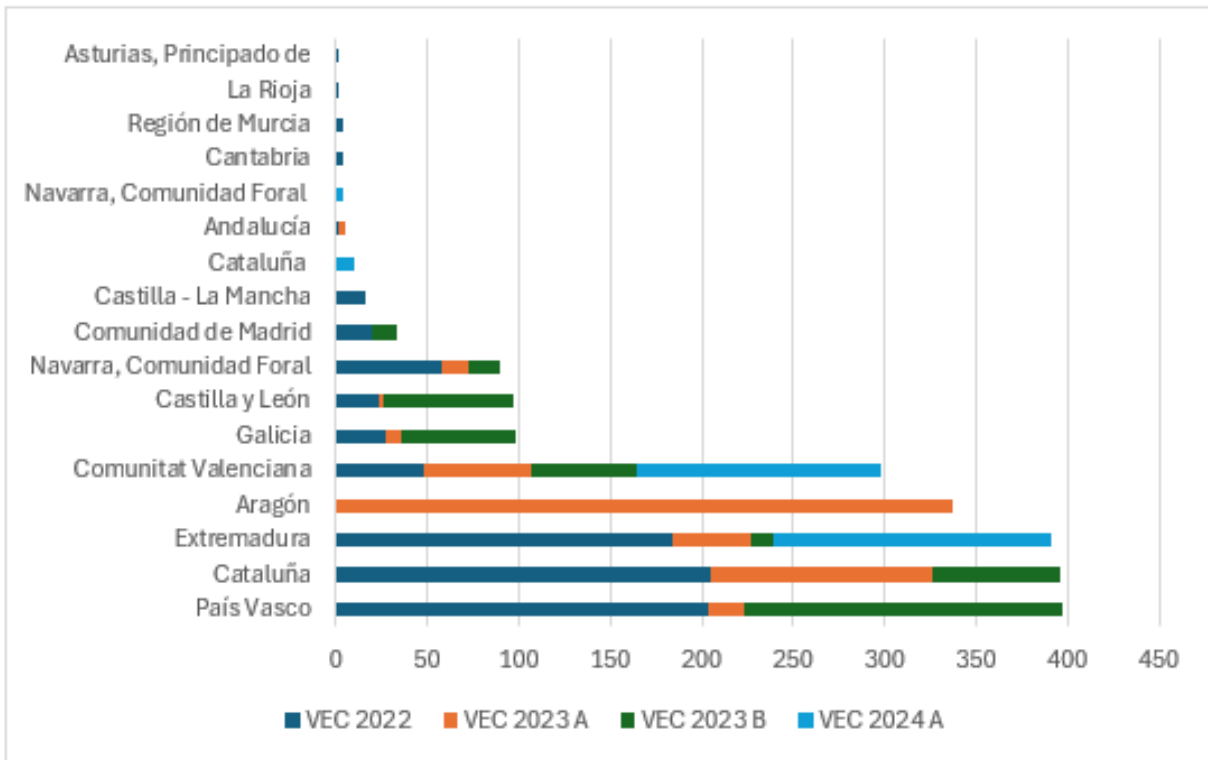
Fuente: Elaboración propia

Anexo 10

ANEXO 10: AYUDAS POR CC.AA.

El 60 % de las ayudas de estas tres convocatorias se destinan a las comunidades catalana, vasca y extremeña. La distribución de las ayudas por CC.AA. fue la siguiente:

Millones de euros



Fuente: Elaboración propia

ANEXO 11: ANÁLISIS DE IGUALDAD

COMPOSICIÓN DE LA PLANTILLA CLASIFICADOS POR GRUPO Y SEXO

AÑOS	TOTAL	MUJERES					HOMBRES				
		A1	A2	C1	C2	Total	A1	A2	C1	C2	Total
2021	31	9	3	3	1	16	4	6	2	3	15
2022	38	10	6	2	0	18	11	4	2	3	20
2023	37	9	6	1	0	16	13	5	1	2	21
2024	25	9	4	0	0	13	11	0	1	0	12
Total	131	35	19	6	1	63	39	15	6	8	68

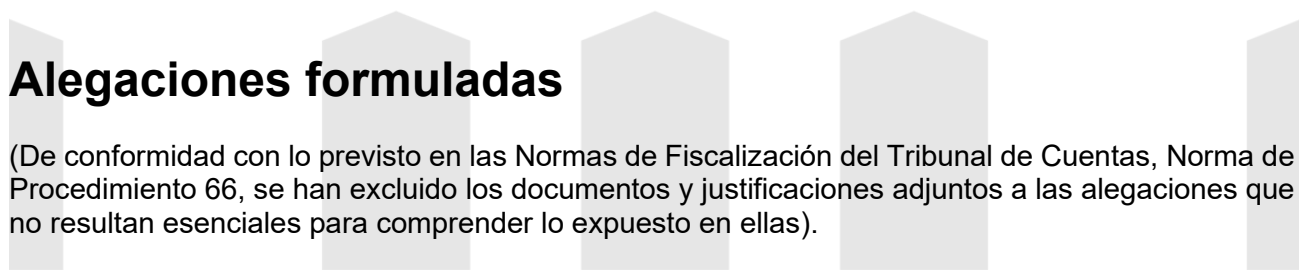
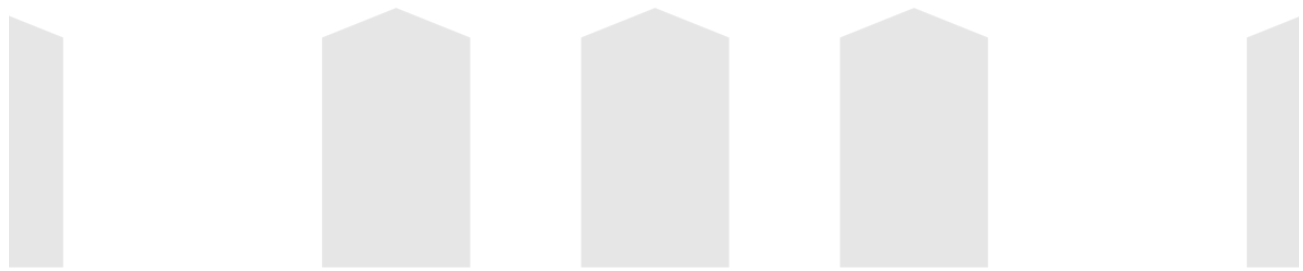
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el MITU

MEDIA DE COMPLEMENTOS ESPECÍFICOS SEGÚN GRUPO Y SEXO

En euros

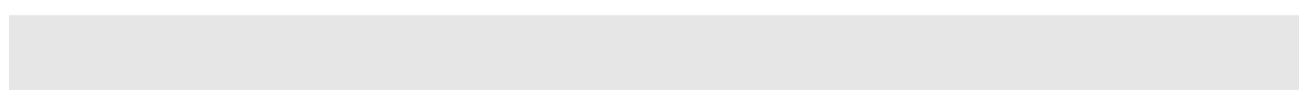
AÑOS	A1			A2			C1			C2		
	Mujeres	Hombres	Diferencia (M-H)	Mujeres	Hombres	Diferencia (M-H)	Mujeres	Hombres	Diferencia (M-H)	Mujeres	Hombres	Diferencia (M-H)
2021	14.495,52	16.314,10	(1.818,57)	11.585,70	9.339,38	2.246,32	4.181,43	4.565,54	(384,11)	6.645,66	4.284,56	2.361,10
2022	14.701,69	14.657,72	43,97	9.818,32	12.125,82	(2.307,50)	4.128,95	4.725,28	(596,33)	n/a	4.434,50	n/a
2023	13.413,65	16.107,37	(2.693,72)	10.112,92	10.969,62	(856,69)	4.867,10	4.867,10	0,00	n/a	4.567,50	n/a
2024	11.662,54	14.649,42	(2.986,88)	11.309,66	n/a	n/a	n/a	4.988,48	n/a	n/a	n/a	n/a

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el MITU



Alegaciones formuladas

(De conformidad con lo previsto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, Norma de Procedimiento 66, se han excluido los documentos y justificaciones adjuntos a las alegaciones que no resultan esenciales para comprender lo expuesto en ellas).



TRÁMITE DE ALEGACIONES

Conforme a lo dispuesto en el art. 44.1 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, el Anteproyecto de Informe fue remitido al Ministerio de Industria y Turismo, y a las personas que ocuparon el cargo durante el periodo fiscalizado para que formularan las alegaciones y presentaran cuantos documentos y justificantes estimasen pertinentes.

El Ministerio solicitó una ampliación del plazo de alegaciones. Transcurrido el plazo concedido a los interesados se han recibido alegaciones del Ministro de Industria y Turismo, que se adjuntan íntegramente al presente informe.

Tras el examen por el Tribunal de las indicadas alegaciones, se han introducido los cambios en el informe que se han considerado procedentes. Se hace constar que el Tribunal no se pronuncia respecto de aquellas alegaciones que explican, aclaran o justifican los resultados expuestos sin rebatir su contenido o que plantean opiniones sin soporte documental o normativo.

En todo caso, con independencia de las consideraciones que se hayan efectuado en las alegaciones recibidas, el resultado definitivo de las actuaciones fiscalizadoras es el expresado en los apartados de este informe.



1. ALEGACIONES FORMULADAS POR EL MINISTRO DE INDUSTRIA Y TURISMO



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Madrid, a fecha de firma electrónica

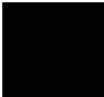
D. Joan Mauri Majós
Consejero de Cuentas
Departamento de las Actuaciones de Carácter
Económico y de Carácter General
Tribunal de Cuentas

El 2 de julio de 2025 se recibió en este Ministerio el anteproyecto de Informe de fiscalización del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del Vehículo Eléctrico y Conectado, ejercicios 2021 a 2023”.

Se refieren a continuación las alegaciones realizadas al mismo.

EL MINISTRO DE INDUSTRIA Y TURISMO

████████████████████





ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL PROYECTO ESTRATÉGICO PARA LA RECUPERACIÓN Y TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA (PERTE) DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y CONECTADO, EJERCICIOS 2021 A 2023

El 1 de julio de 2025 se recibió el anteproyecto de informe de fiscalización del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del Vehículo Eléctrico y Conectado, ejercicios 2021 a 2023. En él se recogen determinadas consideraciones, así como recomendaciones dirigidas al Ministerio de Industria y Turismo.

Teniendo en cuenta lo anterior, se formulan las siguientes **alegaciones**:

Alegación nº1: Apartado II. RESULTADOS. II.1 DISEÑO DEL PERTE VEC (página 15)

- En la página 15 “PAQUETE 3, se indica: *“Cuantificación de impacto e inversiones exigidos por la Comisión Europea en lo relativo a: transición ecológica, transición digital, principio DNSH al medioambiente, empleo, producto interior bruto (PIB), resiliencia, etc., estructurar las inversiones y establecer los grupos de apoyo que establece la UE dentro del Reglamento General de Exención por Categorías (RGEC). Este paquete debía realizarse por los técnicos de la SGIPYME, con la validación de la Comisión de Evaluación, si bien no se ha aportado documentación al respecto.”*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

La evaluación del impacto de inversiones para adecuarlo a la normativa de ayudas de estado de la UE se transmitió ya en la reunión de la Comisión de evaluación de 10-02-2021, según puede comprobarse en la Presentación_PERTE_VE_Comision_10_02_2021 v1. Dicha presentación se remitió al Tribunal de Cuentas el 15-10-2024.

En consecuencia, se solicita cambio de texto al siguiente:

*“PAQUETE 3: Cuantificación de impacto e inversiones exigidos por la Comisión Europea en lo relativo a: transición ecológica, transición digital, principio DNSH al medioambiente, empleo, producto interior bruto (PIB), resiliencia, etc., estructurar las inversiones y establecer los grupos de apoyo que establece la UE dentro del Reglamento General de Exención por Categorías (RGEC). Este paquete **comenzó a evaluarse en la reunión de Comité de evaluación de 10-02-2021. debía realizarse por los técnicos de la SGIPYME, con la validación de la Comisión de Evaluación, si bien no se ha aportado documentación al respecto.**”*



Alegación nº 2: Apartado II. 1 DISEÑO DEL PERTE VEC (página 16)

- En la página 16 indica que “a pesar de la relevancia de este estadio del procedimiento en el diseño del PERTE-VEC, no se ha podido obtener constancia ni de la participación de la Comisión de Evaluación en la fase en la que debía validar la adecuada estructura de las inversiones de cada uno de los bloques de la cadena de valor identificados (Paquete 3); ni de la necesaria interacción del MITU con la industria al objeto de determinar la mejor adecuación de los proyectos a la estructura del PERTE (Paquete 2). La interacción con la industria en esta fase del procedimiento era determinante para la integración de los distintos proyectos en la cadena de valor del PERTE desde su primera convocatoria, tal y como se señalaba en el componente 12 del PRTR. Las actuaciones se llevaron a cabo por la SGIPYME y la Subsecretaría del MITU de manera informal, por lo que con carácter general, no se documentó el proceso de diseño y elaboración del PERTE VEC (determinación de responsables, toma de decisiones, participación del sector automovilístico, documentos de trabajo, estudios comparativos, etc.), lo que ha dificultado conocer la trazabilidad desde el momento de finalización de la convocatoria de las MDI hasta la aprobación por el Consejo de Ministros del PERTE VEC.”

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Se aclara esta cuestión ante un posible malentendido en la transmisión de la información. En un primer momento, la Comisión de evaluación PERTE se denominó de esta forma. Posteriormente, pasó a llamarse Comisión de seguimiento PERTE. En la documentación transmitida al Tribunal de Cuentas (envío de 15-10-2024) se remitió la documentación completa de las MDIs. Así, en la carpeta “SD-01-6 Reunión PERTE”, se adjuntaron presentaciones de cuatro reuniones (tres de ellas para la Comisión de seguimiento y una para la Comisión de evaluación, los días 10-02-2021, 18-02-2021, 24-02-2021 y 13-04-2022). Como se ha apuntado, se trata de la misma Comisión. La constancia de las reuniones de esta Comisión aparece también en documentos aportados como el “Nota sobre estado de los PERTE-740221”.

En cualquier caso, ni la Comisión ni su denominación formaban parte de un procedimiento reglado (ya que esto no se exige en normativa alguna), sino del procedimiento interno establecido.

Por otra parte, la interacción con la industria queda claramente reflejada con las manifestaciones de interés, además de conversaciones informales posteriores. Se recibieron 717 proyectos y para ello fue necesario algunas subsanaciones de envíos como se puede ver en la documentación que forma parte de la carpeta SD-01-6 remitida el 15-10-2024.

En consecuencia, se solicita cambio de texto al siguiente:

A pesar de la relevancia de este estadio del procedimiento en el diseño del PERTE-VEC, no se ha podido obtener constancia ni de la participación de la Comisión de Evaluación en la fase en la que debía validar la adecuada estructura de las inversiones de cada uno de los bloques de la cadena de valor identificados (Paquete 3); ni de la necesaria interacción del MITU con la industria al objeto de determinar la mejor adecuación de los proyectos a la estructura del PERTE (Paquete 2). La interacción con la industria en esta fase del procedimiento era determinante para la integración de los distintos proyectos en la cadena de valor del PERTE desde su primera convocatoria, tal y como se señalaba en el componente 12 del PRTR.

Las actuaciones se llevaron a cabo por la SGIPYME y la Subsecretaría del MITU de manera informal¹⁰, por lo que con carácter general, no se documentó el proceso de diseño y elaboración del PERTE VEC (determinación de responsables, toma de decisiones, participación del sector automovilístico, documentos



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

de trabajo, estudios comparativos, etc.), lo que ha dificultado conocer la trazabilidad desde el momento de finalización de la convocatoria de las MDI hasta la aprobación por el Consejo de Ministros del PERTE VEC.”



Alegación nº 3: Apartado II.3.2 SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 21)

- En la página 21, el anteproyecto de informe apunta que *“El análisis del Sistema interno de información ha puesto de manifiesto que El MITU dispone de un buzón de denuncias (canal interno de denuncias) que permite su presentación tanto de manera electrónica como en formato papel, si bien **no se recoge la posibilidad de su presentación verbal o presencial**”*.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Una vez revisado el texto del anteproyecto e identificadas las cuestiones propias de la competencia de la presente unidad, relativas al sistema de integridad derivado de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, se hacen las consideraciones que se señalan a continuación, señalando que las previsiones que, en materia de lucha contra el fraude, se recogen en el Plan de Medidas Antifraude del departamento de fecha 18-04-2022, no han de confundirse con las derivadas de la implementación departamental de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, pues a día de hoy constituyen dos arquitecturas distintas de protección contra el fraude y la corrupción.

El Ministerio de Industria y Turismo dispone de un sistema interno de información aprobado por la Resolución del Subsecretario de 13-06-2023, que recibe el nombre de Resolución de la Subsecretaría de Industria, Comercio y Turismo, por la que se aprueba el sistema interno de información de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, su estrategia de funcionamiento, y se designa el responsable del sistema interno en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

El mismo, responde escrupulosamente a las prescripciones recogidas en la Ley 2/2023, de 20 de febrero y, a tal efecto, el punto tercero “canales internos de información” del Anexo I, señala en su apartado 2 que la información **se podrá realizar por escrito** a través del canal habilitado en la página web de Departamento, o, **mediante correo postal**, o, a través de **cualquier medio electrónico** habilitado al efecto, o, verbalmente, o en su caso, por vía telefónica o de sistema de mensajería de voz. Igualmente, a solicitud del informante, también podrá presentarse mediante una **reunión presencial** dentro del plazo máximo de siete días.

De conformidad con lo anterior, se concluye que el Ministerio de Industria y Turismo sí dispone y articula al efecto, una herramienta ad hoc para la presentación de denuncias verbales o presenciales en los términos de la ley 2/2023, a modo de ejemplo cabe señalar, que a través del teléfono gratuito 900 876 601 es posible formular una comunicación.

En consecuencia, se solicita se solicita la modificación de la redacción: *“El análisis del Sistema interno de información ha puesto de manifiesto que El MITU dispone de un buzón de denuncias (canal interno de denuncias) que permite su presentación tanto de manera electrónica como en formato papel, **así como su presentación verbal o presencial**”*.



Alegación nº 4: Apartado II.3.2 SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 21)

- En la página 21, el anteproyecto de informe señala que **“No se determina de manera expresa el responsable del Sistema interno de información, si bien el PA señala que el Comité antifraude “ejercería funciones de recepción de denuncias y/o comunicaciones de indicios de fraude”.**

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

La Resolución de la Subsecretaria de Industria, Comercio y Turismo, por la que se aprueba el sistema interno de información de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, su estrategia de funcionamiento, y se designa el responsable del sistema interno en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo resuelve designar (punto tercero) al titular de la Subdirección General de la inspección de servicios y relación con los ciudadanos como responsable de la gestión del sistema interno de información.

En consecuencia, se solicita sustituir el párrafo señalado por el siguiente:

La Resolución de la Subsecretaria de Industria, Comercio y Turismo, por la que se aprueba el sistema interno de información de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, su estrategia de funcionamiento, y se designa el responsable del sistema interno en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (actual Ministerio de Industria y Turismo) **resuelve designar al titular de la Subdirección General de la inspección de servicios y relación con los ciudadanos como responsable de la gestión del sistema interno de información.**



Alegación nº 5: Apartado II.3.2 SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 21)

- En la página 21, el anteproyecto de informe señala que **“La publicidad de la Política del Sistema interno de información no es la correcta, ya que en la web no están íntegramente publicadas y el acceso no se encuentra en una sección separada e identificable de la página web de inicio. No existe mención a la existencia de un canal de denuncias externo ni se recoge información sobre condiciones de uso ni sobre régimen de confidencialidad y anonimato y tratamiento de los datos de carácter personal.**”

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

En relación a las condiciones de uso y a la confidencialidad y anonimato se refiere a continuación la información ofrecida del canal en la web (<https://www.mintur.gob.es/es-es/servicios/canal-informante/Paginas/informante.aspx#:~:text=A%20trav%C3%A9s%20del%20tel%C3%A9fono%20gratuito.es%20posible%20formular%20una%20comunicaci%C3%B3n.>)

“Canal del informante

Qué es el canal y para qué sirve

El [sistema interno de información](#) del MINTUR, así como su [estrategia](#), responden al mandato legal contenido en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción y da efecto a la Resolución del Subsecretario de Industria, Comercio y Turismo de 13 de junio de 2023, por la que se aprueba su creación.

Se trata de un canal seguro que permite a cualquier persona física o servidor público comunicar información, de forma anónima o personal, por escrito o verbalmente, respecto a las acciones y omisiones que se hubieran cometido en un contexto laboral o profesional susceptibles de constituir infracciones de Derecho de la Unión Europea, en los términos establecidos en el artículo 2 de dicha Ley 2/2023, de 20 de febrero.

Este canal incorpora mecanismos que garantizan, en todo momento, la confidencialidad y privacidad de las comunicaciones y ofrece un espacio de comunicación seguro entre el MINTUR y los informantes. Asimismo, preserva la identidad de la persona que realiza la comunicación, así como la de cualquier tercero mencionado en la misma

Condiciones de funcionamiento

Tras el envío de su comunicación, el sistema interno de información del MINTUR procederá a su registro y le proporcionará un usuario y contraseña con el que podrá consultar, en cualquier momento, el estado de su tramitación, así como aportar nueva información, siendo responsabilidad del informante su conservación con las debidas precauciones de seguridad. La falta de respuesta a los requerimientos de información formulados a través de este canal podría suponer el archivo de las actuaciones.

Asimismo, antes de formular la comunicación, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos:



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

- *Describa los hechos o conductas de la forma más detallada, precisa y objetiva posible.*
- *Referencie el período temporal de los hechos para ayudar en la investigación.*
- *Proporcione toda la documentación disponible o indicios objetivos acerca de la situación que se comunica.*
- *No se admitirán comunicaciones basadas en opiniones personales que no vengan acompañadas de la suficiente fundamentación, aquellas otras que sean notoriamente falsas o que no se encuentren dentro del ámbito de aplicación recogido en el artículo 2 de la Ley 2/2023, de 20 de febrero.*

Comunicaciones anónimas

En la formulación de la comunicación, el informante podrá facilitar sus datos identificativos y de contacto o, si lo prefiere, también podrá presentar una comunicación de forma anónima, seleccionando dicha opción.

Accesos al canal del informante del MINTUR

Acceso electrónico: Para enviar o consultar el estado de una comunicación puede hacerlo a través del [Canal del informante del MINTUR](#).

Asimismo, puede descargar y consultar en este [Manual de Usuario](#) los pasos a seguir para enviar una comunicación.

Acceso telefónico: A través del teléfono gratuito **900 876 601** también es posible formular una comunicación.

Acceso postal: Puede hacernos llegar sus comunicaciones vía postal a la dirección: **Pº Castellana nº 160, 5ª planta, despacho 558.**”

En cuanto a la información sobre el tratamiento de datos de carácter personal este se ofrece una vez que se inicia la interposición de la información.

Por tanto, se solicita la modificación de la redacción del párrafo señalado como sigue:

“La publicidad de la Política del Sistema interno de información es correcta, ya que en la web están íntegramente publicadas y el acceso se encuentra en una sección separada e identificable de la página web de inicio. Se menciona la existencia de un canal de denuncias externo y se recoge información sobre condiciones de uso y sobre régimen de confidencialidad y anonimato y tratamiento de los datos de carácter personal.”



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº 6: Apartado II.3.2 SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 22)

- En la página 22 del anteproyecto de informe se indica que **“Los plazos de tramitación de denuncias recibidas no se ajustan a lo establecido en la Ley 2/2023, ya que el PA es anterior a la ley”**.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Los plazos de tramitación de denuncias vienen recogidos en el punto cuarto “Gestión de la información” del Anexo I de la Resolución de 13-06-2023, referida en la alegación nº 3, siguiendo las directrices de la Ley 2/2023, de 20 de febrero. Se adjunta la resolución y sus anexos (Documento “Resolución Ley informantes!”).

En consecuencia, se solicita la modificación de la redacción del plazo referido:

“Los plazos de tramitación de denuncias recibidas se ajustan a lo establecido en la Ley 2/2023, de 20 de febrero ya que el PA es anterior a la ley”.



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº 7: Apartado II.3.2 SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 22)

- En la página 22 del anteproyecto de informe se indica que ***“No existe información expresa respecto a si la gestión del Sistema interno de información se realiza dentro del propio organismo o a través de un tercero externo.”***

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

En la medida que la resolución del Subsecretario de 13-06-2023, mencionada en la alegación nº 3, acuerda designar como responsable de la gestión del sistema de información interno del MINTUR al Subdirector General de la Inspección de Servicios, se entiende que la gestión la lleva cabo el propio organismo a la luz de dicha designación.

En consecuencia, se solicita la eliminación del párrafo referido.



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº 8: Apartado II. RESULTADOS. II.4. ANÁLISIS DE LAS AYUDAS A ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (página 23)

- En la página 23, se recoge que en abril de 2025 se habían resuelto cuatro de las cinco convocatorias de ayudas, convocadas hasta la fecha.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

A fecha de 11-07-2025, la convocatoria correspondiente a 2024-Sección A, aún no se encuentra resuelta en su totalidad. La última solicitud según orden de verificación, correspondiente al expediente VEB-010100-2024-9, se encuentra en estado de Propuesta de Resolución Provisional.

En consecuencia, se solicita cambio de texto al siguiente:

...en abril de 2025 se habían resuelto tres de las cinco convocatorias de ayudas, convocadas hasta la fecha.



Alegación nº 9: Apartado II. RESULTADOS. II.4. ANÁLISIS DE LAS AYUDAS A ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (página 23)

En la página 24 del informe se señala que “tomando en consideración el presupuesto para esta línea de ayudas (2.975 M€ más 1.250 M€ correspondientes a la Adenda del PRTR), las ayudas concedidas (2.179 M€) y las devoluciones (362 M€), queda pendiente de conceder el 57 % de las ayudas (2.408 M€). Esto se representa, igualmente, en el gráfico 2.

Alegaciones del MINTUR:

Los datos contenidos en el gráfico 2 no reflejan adecuadamente la ejecución de los programas de apoyo. Teniendo en cuenta la diferente composición de las ayudas (subvenciones y préstamos), no parece adecuado tratar de manera unificada ambos conceptos sumando ambos importes. Más aún si se considera que, en las cuantías correspondientes a la primera fase del Plan (2.975 millones de euros) recogen tanto importes correspondientes al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia como a los Presupuestos Generales del Estado. Por otra parte, los créditos correspondientes a la adenda se encuentran aún ejecutándose, por lo que las cantidades referidas en el gráfico 2 no son definitivas.

En consecuencia, se solicita la supresión del gráfico 2. Alternativamente, podría incluirse uno referente a las subvenciones concedidas en fase 1, ya que el resto de fases se encuentran aún pendientes de convocatoria o resolución.



Alegación nº 10: Apartado II. RESULTADOS. II.4. ANÁLISIS DE LAS AYUDAS A ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (página 28)

- En la página 28, se señala que, *“en función del tamaño de la empresa y del tipo de proyecto, se establece que la ayuda en forma de préstamo es un porcentaje mínimo del “presupuesto financiable”, mientras que el cálculo de la subvención se realiza sobre el “coste subvencionable” del proyecto. Si bien ambos conceptos aparecen diferenciados, el cálculo resulta equivalente. En las resoluciones de concesión de la convocatoria de 2022 tan solo figura el importe del presupuesto financiable, realizándose el cálculo de las ayudas sobre éste”*.
- En la nota 26, a pie de página, se asevera que *“el cálculo del presupuesto financiable se realizó trayendo del presupuesto presentado por las empresas las partidas no consideradas como financiables y, en el caso de las líneas de sostenibilidad, el importe de las inversiones alternativas menos eficientes en términos medioambientales o de eficiencia energética, de acuerdo con lo recogido en el RGEC”*.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

La Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia no establece, ni en su articulado ni en sus anexos, una definición de los conceptos presupuesto financiable, coste subvencionable o coste financiable.

Las referencias que se efectúan en el texto a dichos términos se ciñen a la consideración de que los conceptos imputados por las entidades solicitantes deben cumplir con los requisitos, categorías y limitaciones de la orden, de forma indistinta. Por tanto, considerar el término “presupuesto financiable” como un elemento inamovible no es correcto, puesto que la propia orden no lo define y permite su limitación.

De esta forma, el cálculo de la ayuda en el contexto de la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre se efectuó, tal y como resulta técnicamente correcto, sobre el resultado de extraer las partidas no consideradas como financiables del presupuesto presentado por las empresas. Además, en el caso de las líneas de sostenibilidad, también se extrajo el importe de las inversiones alternativas menos eficientes en términos medioambientales o de eficiencia energética, de acuerdo con lo recogido en el RGEC.

En consecuencia, se solicita cambio de texto al siguiente:

*En función del tamaño de la empresa y del tipo de proyecto, se establece que la ayuda en forma de préstamo es un porcentaje mínimo del “presupuesto financiable”, mientras que el cálculo de la subvención se realiza sobre el “coste subvencionable” del proyecto. Si bien ambos conceptos aparecen diferenciados, **éstos no se definen en el articulado de las bases reguladoras y se emplean de forma indistinta, resultando equivalente el cálculo de la ayuda.** En las resoluciones de concesión de la convocatoria de 2022 tan solo figura el importe del presupuesto financiable, realizándose el cálculo de las ayudas sobre éste.*

En la nota 26 a pie de página, se solicita añadir que:



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

El cálculo del presupuesto financiable se realizó trayendo del presupuesto presentado por las empresas las partidas no consideradas como financiadas y, además, en el caso de las líneas de sostenibilidad, el importe de las inversiones alternativas menos eficientes en términos medioambientales o de eficiencia energética, de acuerdo con lo recogido en el RGEN.



Alegación nº 11: Apartado II. RESULTADOS. II.4. ANÁLISIS DE LAS AYUDAS A ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (página 29)

- En la página 29 del anteproyecto de informe, se indica que *“en seis acuerdos no establecen las obligatorias normas para disolución de la agrupación de acuerdo con lo previsto en el Anexo VI de las BBRR (nº 5, 7, 8, 9,10 y 11), y que en dos casos no se incluye el requisito de responsabilidad solidaria (nº 1 y 10)”*.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Las cláusulas de disolución si se encuentran en los acuerdos de agrupación mencionados:

Acuerdo de Agrupación 5: se prevé la disolución en 10 años tras expiración del acuerdo, con las obligaciones relativas a, entre otras, legislación aplicable. Este lapso cubre el plazo estipulado en el ANEXO VI.

Acuerdo de Agrupación 7: se determina la obligación de cumplir con todas las obligaciones establecidas en la legislación aplicable, incluyendo, en su caso, la necesidad de modificar el Anexo 4 para alinearlos con la resolución de concesión y la legislación aplicable.

Acuerdo de Agrupación 8: se indica que este Acuerdo será válido y exigible a partir de la fecha identificada al principio del mismo y se mantendrá en vigor hasta el completo cumplimiento de todas las obligaciones asumidas por las Partes en virtud de la resolución de concesión emitida por MINCOTUR otorgando la ayuda de la convocatoria (en adelante, la Ayuda) y del presente Acuerdo, y la completa extinción de las responsabilidades derivadas del mismo y del Proyecto. En particular, el Consorcio no podrá disolverse hasta que haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en los artículos 39 y 65 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y, si se han obtenido ayudas en forma de préstamos, hasta que se hayan devuelto en su totalidad.

Acuerdo de Agrupación 9: se indica que este Acuerdo de Colaboración de Consorcio no quedará extinguido hasta que se hayan efectuado todos los informes y pagos previstos, se hayan cumplido todas las obligaciones con el organismo gestor, no pudiendo disolverse hasta que haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en los artículos 39 y 65 (prescripciones) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y, en el caso de que la ayuda sea en forma de préstamo, hasta que se produzca su amortización total.

Acuerdo de Agrupación 10: se indica que, en todo caso, este Acuerdo no podrá disolverse la misma hasta que haya transcurrido el plazo de prescripción previsto en los artículos 39 y 65 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y, en el caso de que la ayuda sea en forma de préstamo, hasta que se produzca su amortización total. Este acuerdo de agrupación además respeta los términos y condiciones establecidos en el artículo 5 de la Orden.

Acuerdo de Agrupación 11: Proyecto tractor con resolución desestimatoria.

Por otro lado, el requisito de responsabilidad solidaria es un precepto de la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, aplicable a todas las agrupaciones beneficiarias, no siendo éste de obligada aparición en los Acuerdos de agrupación remitidos con la solicitud. A este efecto, el ANEXO VI de la Orden hace referencia a que estos acuerdos deben contemplar los acuerdos sobre responsabilidad, indemnización y confidencialidad entre los participantes, siendo, éstos sí, preceptos cumplidos por todos y cada uno de los documentos de dicha índole remitidos por los participantes en cada proyecto tractor.



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

En consecuencia, se solicita la eliminación del párrafo relativo a la ausencia de las obligatorias normas para disolución de la agrupación de acuerdo con lo previsto en el Anexo VI de las BBRR (nº 5, 7, 8, 9,10 y 11), y que en dos casos no se incluye el requisito de responsabilidad solidaria (nº 1 y 10)”.



Alegación nº 12: Apartado II.4.1.3. PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y CORRECCIÓN DEL FRAUDE, DEL CONFLICTO DE INTERESES Y DE LA DOBLE FINANCIACIÓN (página 30)

Apartado II. 4.2.3. PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y CORRECCIÓN DEL FRAUDE, DEL CONFLICTO DE INTERESES Y DE LA DOBLE FINANCIACIÓN (página 36)

Apartado III.1.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 51)

- En la página 30 del anteproyecto de informe, en relación con la convocatoria correspondiente al año 2022, se apunta que *“Todo el personal que participó en la convocatoria (elaboración BBRR, admisión, evaluación y tramitación de solicitudes), así como todos los beneficiarios de las ayudas cumplimentaron las Declaraciones de ausencia de conflicto de interés (DACI), lo mismo que los beneficiarios de las ayudas. No obstante, el órgano gestor no realizó ningún tipo de comprobación adicional sobre estos documentos en esta convocatoria.*

Los beneficiarios también firmaron una declaración en el que manifestaron que no incurrían en doble financiación ni les constaba la existencia de riesgo de incompatibilidad con el régimen de ayudas de Estado. Tampoco consta que el órgano gestor haya realizado otras comprobaciones en relación con este punto”.

- En la página 36, y para la convocatoria correspondiente al año 2023, se registra que, *a partir de la convocatoria de 2023, el órgano gestor realizó verificaciones sobre las DACI recibidas, a través de la aplicación MINERVA. De la información aportada respecto a las comprobaciones efectuadas, se señala que estas se realizaron en dos fases, sin encontrarse resultados desfavorables. Sin embargo, no se ha aportado documentación por escrito de estas actuaciones.*

Respecto a la doble financiación, no se aportó ningún tipo de actuación realizada en este sentido por parte del órgano gestor, más allá de la presentación de la declaración responsable por parte de los beneficiarios.

- *En la página 51 se esgrime que, de la primera a la segunda convocatoria de las ayudas, el MITU ha incrementado las actuaciones en esta materia, aunque no se aportó evidencia documental de ningún tipo de actuación realizada para evitar la doble financiación. (Epígrafe II.4.1 y Epígrafe II.4.2).*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

De forma general, el Ministerio de Industria y Turismo aprobó en junio de 2023 la guía para la prevención del conflicto de intereses, y la guía para la prevención de la doble financiación, con aplicación tanto a las financiaciones provenientes de otros fondos de la UE, como las procedentes de subvenciones nacionales.

De forma particular, en lo que respecta a las aseveraciones concernientes a la **ausencia de conflicto de interés**, es necesario notar que en el artículo 3 de la *Orden HFP/55/2023, de 24 de enero, relativa al análisis sistemático del riesgo de conflicto de interés en los procedimientos que ejecutan el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia* se establece que *corresponderá a los responsables de operación iniciar el procedimiento de **análisis ex ante de riesgo de conflicto de interés**, con carácter previo a la valoración de las ofertas o solicitudes en cada procedimiento, en los términos definidos en esta orden, para lo cual tendrán acceso a la herramienta informática de data mining antes mencionada, con sede en la AEAT, en la que deberán incorporar los datos que proceda para la realización de este análisis.*



En este sentido, la publicación de la mencionada Orden posee una fecha posterior a la recepción de las solicitudes de la convocatoria PERTE VEC correspondiente al año 2022.

Por otro lado, en la convocatoria correspondiente al año 2023, se comprobó la ausencia de conflicto de interés a través de la aplicación MINERVA, no sólo en el momento de admisión de las solicitudes, en virtud de lo estipulado en la *Orden HFP/55/2023, de 24 de enero*, sino también en varias ocasiones durante el procedimiento de concesión, debido a la naturaleza embrionaria de la aplicación propuesta por el Ministerio de Hacienda. Como resultado, no se detectaron banderas rojas. No obstante, se remitieron comunicaciones al interesado, solicitando la aportación de datos adicionales necesarios para solventar la obtención de varias banderas negras detectadas. Estas comunicaciones se han registrado en el sistema de información REINDUS (por ejemplo, el documento 45 del plan de inversión VE2-010000-2023-005 y el documento 13 del plan de inversión VE2-010000-2023-90). Este proceso ha seguido llevándose a cabo en la convocatoria correspondiente al año 2024. Se acompaña la presente alegación del archivo adjunto **Documentación MINERVA VEC 2023.zip**.

En lo concerniente a las afirmaciones relativas a la detección de doble financiación, los beneficiarios no sólo deben firmar una declaración que atañe a la ausencia de concurrencia de ayudas, sino que también están obligados a declarar ante este órgano gestor cualquier ayuda concurrente con aquéllas concedidas por éste (artículo 6 de la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre y artículo 9 de la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio).

Del mismo modo, y en lo que respecta al estudio de una posible doble financiación de proyectos, el proceso de verificación de solicitudes incluye dos pasos fundamentales en relación con la detección de concurrencia de ayudas:

Por un lado, se estudian pormenorizadamente todos los expedientes susceptibles de concurrencia con aquéllos anteriormente subvencionados por este órgano gestor, habida cuenta de la disponibilidad de las memorias remitidas por las entidades solicitantes en cada convocatoria.

Así, en caso de detectar de forma indubitada un proyecto con conceptos concurrentes, se aplican las normas de acumulación de ayudas previstas en las bases reguladoras de la convocatoria en cuestión. En caso de que la información hallada suscite alguna duda acerca de una posible concurrencia de ayudas, se remite a la entidad un requerimiento de información adicional, solicitando las aclaraciones que se estimen necesarias, según el caso. El resultado de este estudio, en caso de haberse determinado concurrencia, quedará reflejado en el informe de verificación de elegibilidad que acompaña a cada propuesta de resolución, con la correspondiente consecuencia en función de las reglas de acumulación de ayudas antes mencionadas.

No se detectaron casos de proyectos concurrentes durante el estudio de concurrencia acaecido en las convocatorias de 2022 y 2023. No obstante, sí se detectaron durante el estudio de solicitudes correspondiente a la convocatoria de 2024. Consecuencia de este hecho, se han producido renunciaciones a varios proyectos concedidos en el año 2022 y 2023, pues las entidades manifestaron su preferencia por ser beneficiarias de las ayudas de la convocatoria de 2024:

- Expedientes VEC-020100-2022-178 al 180
- Expediente VEB-010200-2023-001

En sentido contrario, se han efectuado desistimientos a solicitudes de las convocatorias correspondientes al año 2024, por preferir las entidades conservar la financiación otorgada en el marco de las convocatorias de los años 2022 y 2023.



Por otro lado, y tanto previa como posteriormente a la notificación de la resolución de concesión, se realiza una búsqueda por CIF solicitante en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS). En dicha búsqueda, que se efectúa de forma manual por carecer de otros medios, se estudia el título de los proyectos que han recibido ayudas en otras convocatorias externas, así como la naturaleza de dichas convocatorias en sí mismas. En caso de que la información hallada suscite alguna duda acerca de una posible concurrencia de ayudas, se remite a la entidad un requerimiento de información adicional, solicitando las aclaraciones que se estimen necesarias, según el caso. Ejemplo de esta casuística es el documento 83 del expediente VE2-10000-2023-59.

De forma adicional, en el anteproyecto de informe se incluye, en la página 35, que *se han producido cuatro devoluciones o renunciaciones por importe de 61 M€ en ayudas, por lo que se conceden ayudas a veinte proyectos por un importe de 548 M€ (448 M€ en subvenciones y 100 M€ en préstamos) con un presupuesto financiable de 2.735 M€*. Estas afirmaciones contrastan con aquella objeto de la presente alegación, pues parte de estas aludidas renunciaciones son el resultado del estudio de doble financiación que lleva a cabo este órgano gestor.

En consecuencia, se solicita cambio de texto al siguiente:

En la página 30:

Todo el personal que participó en la convocatoria (elaboración BBRR, admisión, evaluación y tramitación de solicitudes), así como todos los beneficiarios de las ayudas cumplimentaron las Declaraciones de ausencia de conflicto de interés (DACI), lo mismo que los beneficiarios de las ayudas. ~~No obstante, el órgano gestor no realizó ningún tipo de comprobación adicional sobre estos documentos en esta convocatoria.~~

Los beneficiarios también firmaron una declaración en el que manifestaron que no incurrían en doble financiación ni les constaba la existencia de riesgo de incompatibilidad con el régimen de ayudas de Estado. ~~Tampoco consta que el órgano gestor haya realizado otras comprobaciones en relación con este punto.~~ Existe constancia de que el órgano gestor estudia la posible concurrencia de ayudas tanto en el marco de las convocatorias que recaen bajo su gestión como en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, para convocatorias gestionadas por terceros.

En la página 36:

A partir de la convocatoria de 2023, el órgano gestor realizó verificaciones sobre las DACI recibidas, a través de la aplicación MINERVA. De la información aportada respecto a las comprobaciones efectuadas, ~~se señala que estas se realizaron en dos fases, sin encontrarse resultados desfavorables. Sin embargo, no se ha aportado documentación por escrito de estas actuaciones.~~

Respecto a la doble financiación, ~~no se aportó ningún tipo de actuación realizada en este sentido por parte del órgano gestor, más allá de la presentación de se presentó una declaración responsable por parte de los beneficiarios.~~ Existe constancia de que el órgano gestor estudia la posible concurrencia de ayudas tanto en el marco de las convocatorias que recaen bajo su gestión como en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, para convocatorias gestionadas por terceros.

En la página 51:

De la primera a la segunda convocatoria de las ayudas, el MITU ha incrementado las actuaciones en esta materia, ~~aunque no se aportó evidencia documental de ningún tipo de actuación realizada para evitar la doble financiación.~~ (Epígrafa II.4.1 y Epígrafa II.4.2).



Alegación nº 13: Apartado II. 4.1.5. PAGO DE LAS AYUDAS Y CONSTITUCIÓN DE GARANTÍAS (página 31)

- En la página 31, se consigna que, *como consecuencia, en la valoración del grado de avance de los proyectos debe tomarse en consideración el escaso margen de tiempo existente entre la resolución de concesión, el 20 de enero de 2023, y la fecha de la ejecución intermedia prevista en la convocatoria, y no revisada o ampliada, a 15 de junio del mismo año.*

Se solicita que se describa que, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, se ha considerado que la ayuda concedida tiene efecto incentivador si el beneficiario ha presentado la solicitud de ayuda antes del inicio de los trabajos del plan de inversiones. Por tanto, las **agrupaciones pudieron comenzar sus trabajos una vez presentadas sus solicitudes**. De forma adicional, las ayudas concedidas no cubren el coste total de la inversión, limitándose éstas a una determinada intensidad de ayuda, que varía según el tipo de proyecto y el tamaño de las empresas. Por tanto, **los plazos de resolución no debían ser óbice para que las entidades beneficiarias comenzaran con el desarrollo de los proyectos**, dado que, de manera indubitada, debían disponer de fondos adicionales a la ayuda concedida por este órgano gestor.



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº 14: Apartado II. 4.1.6. DEVOLUCIONES Y REINTEGROS (página 31)

En la página 31 se establece que, *además, ha solicitado otras seis ayudas más por 80 M€ en la Convocatoria 2024-sección B, relacionadas con esta misma inversión, que se encuentran actualmente en fase de valoración.*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

El procedimiento estipulado en la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio hace referencia a la verificación de las solicitudes, en el contexto del esquema de concurrencia no competitiva.

En consecuencia, se solicita la modificación de la terminología, sustituyendo “fase de valoración” por “fase de verificación”.



Alegación nº 15: Apartado II. II.4.1.6. DEVOLUCIONES Y REINTEGROS (página 32)

- En la página 32 se señala que, *“pese a que ambas renunciaciones suponen una devolución del 43 y 74 % de las ayudas y la no realización del 43 y 86 % del presupuesto financiable respectivamente, el órgano gestor considera viables los proyectos tractores”*.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

El órgano gestor examinó los proyectos afectados y determinó que se siguen ***cumpliendo los criterios de elegibilidad y los objetivos del proyecto, en el contexto de generación del ecosistema industrial propio del modelo de agrupación.***

En consecuencia, se solicita la adición del siguiente texto: *“Pese a que ambas renunciaciones suponen una devolución del 43 y 74 % de las ayudas y la no realización del 43 y 86 % del presupuesto financiable respectivamente, el órgano gestor considera viables los proyectos tractores, **al determinar que se siguen cumpliendo los criterios de elegibilidad y los objetivos del proyecto, en el contexto de generación del ecosistema industrial propio del modelo de agrupación”**.*



Alegación nº 16: Apartado II.4.2. CONVOCATORIA 2023 (VEC II). II.4.2.2. SECCIÓN B (páginas 35 y 36)

- **Apartado III.2 Sobre la gestión y contabilidad (página 51).** En las páginas 35 y 36 se indica que *“tras la modificación del RGEC en junio de 2023, y en contraste con la convocatoria 2022, se realiza una diferenciación real entre los distintos conceptos empleados para el cálculo de las ayudas. Así, la ayuda a conceder en forma de préstamo se calculará sobre el “presupuesto financiable” (presupuesto presentado descontadas las partidas no financieras). Por su parte, para el cálculo de la subvención por proyecto y entidad beneficiaria se empleará el “coste subvencionable” del proyecto (presupuesto financiable menos la hipótesis de contrate, en el caso de la Línea de Innovación en Sostenibilidad y Eficiencia). El órgano gestor realizó todos los cálculos sobre el coste subvencionable, lo cual, si bien parece coherente con lo previsto en el RGEC, es contrario a lo recogido en la Orden ICT/736/2023 de BBRR y Orden del 21 de julio de 2023, de convocatoria de concesión de ayudas de la Sección B. En veinte proyectos, que se detallan en el cuadro 10, no se ha alcanzado el importe mínimo en forma de préstamo que se establecían en las BBRR (Cuadro 10)*
- Asimismo, en la página 51 se establece que *24. En materia de legalidad, la gestión y contabilización de las ayudas ha sido correcta. No obstante, al confundir determinados conceptos, la ayuda no siempre ha sido adecuadamente calculada. (Epígrafe II.4.1 y Epígrafe II.4.2).*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Al igual que en la anterior Orden de Bases (PERTE VEC 2022), la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio no establece una definición de los conceptos *presupuesto financiable*, *coste subvencionable* ni *coste financiable*. Las referencias que se efectúan en el texto a dichas locuciones se ciñen a la consideración de que los conceptos imputados por las entidades solicitantes deben cumplir con los requisitos, categorías y limitaciones de la orden, de forma indistinta. Por tanto, entender el término *“presupuesto financiable”* como un elemento inamovible no es correcto, puesto que la propia orden no lo define y permite su limitación.

Como muestra, el Anexo X de la citada orden hace referencia indistinta a una multiplicidad de conceptos, pues éstos no se encuentran definidos ni delimitados.



Tabla para el cálculo del presupuesto financiable de las instalaciones de autoconsumo eléctrico renovable

Instalaciones de generación de electricidad renovable con tecnología fotovoltaica y/o eólica destinadas al autoconsumo. El presupuesto financiable se limitará en función de la potencia instalada hasta un máximo de 5 MW y de conformidad con los siguientes costes unitarios:

Actuaciones	Coste unitario de la instalación de referencia (Cuf) (€/kW)	Coste subvencionable unitario máximo (€/kW)
Instalación Fotovoltaica Autoconsumo (1.000 kWp < P ≤ 5.000 kWp)	120	460
Instalación Fotovoltaica Autoconsumo (100 kWp < P ≤ 1.000 kWp)	-	749
Instalación Fotovoltaica Autoconsumo (10 kWp < P ≤ 100 kWp)	-	910
Instalación Fotovoltaica Autoconsumo (P ≤ 10 kWp)	-	1.188
Instalación eólica (500 kW < P ≤ 5.000 kW) para autoconsumo	258	1.070
Instalación eólica (20 kW < P ≤ 500 kW) para autoconsumo	129	3.072
Instalación eólica (P ≤ 20 kW) para autoconsumo	86	4.723

En las instalaciones anteriores, el presupuesto financiable máximo será el menor de los siguientes:

1. El presupuesto de la instalación, al que se descontará el coste unitario de referencia (Cuf) (€/kW) de la tabla anterior multiplicado por la potencia a instalar;
2. El presupuesto que se derive de la aplicación de los valores de coste subvencionable unitario máximo (€/kW) de la tabla anterior, en función de la potencia a instalar.

Cuestión aparte es que, técnica e internamente, se haya decidido otorgar una significancia diferente para ambos conceptos.

De forma adicional, la implementación en la Orden ICT/736/2023 de la modificación del Reglamento general de Exención por Categorías (RGEC), publicada el 30 de junio de 2023, 6 días antes de la publicación de la Orden, hace referencia a que, para los proyectos de la Línea de sostenibilidad y eficiencia energética, los **costes financieros** serán los costes adicionales de inversión determinados comparando los costes de la inversión con los de una hipótesis de contraste sin ayuda, de la siguiente manera: cuando la hipótesis de contraste consista en realizar una inversión menos respetuosa con el medio ambiente o de menor eficiencia energética que corresponda a la práctica comercial normal en el sector o para la actividad de que se trate, los **costes subvencionables** serán la diferencia entre los costes de la inversión para la que se concede la ayuda estatal y los costes de la inversión menos respetuosa con el medio ambiente o menos eficiente energéticamente.

A este respecto, la modificación del RGEC de junio de 2023 es fuente de Derecho Derivado de la Unión Europea y, por tanto, para la verificación de los proyectos presentados se adoptó técnicamente la nomenclatura en él dispuesta, de evidente prelación normativa sobre aquella de origen nacional.

Por tanto, no tiene sentido normativo aplicar el cálculo de préstamo mínimo sobre un denominado *presupuesto financiable*, puesto que éste no se encuentra definido en las bases reguladoras ni en las órdenes de convocatorias que de ellas emanan. Por el contrario, sí tiene sentido normativo la aplicación del cálculo de la ayuda sobre el coste subvencionable, pues éste sí se encuentra definido en el RGEC.



La aseveración objeto de esta alegación carece, asimismo, de sentido técnico, puesto que la aplicación del cálculo de la ayuda sobre el presupuesto financiable daría lugar a situaciones ilógicas. Por ejemplo, supongamos un presupuesto financiable de 1.000.000 de euros, con unas hipótesis de contraste que ascienden a 999.999 €. Esto daría lugar a un coste subvencionable de 1 €. Si el proyecto tuviese asignado un préstamo mínimo del 10% y, tal y como se determina en el anteproyecto de informe, la ayuda tuviera que calcularse sobre el presupuesto financiable, la entidad recibiría un préstamo de 100.000 €. Esto no sólo excedería en un 100.000% el límite impuesto por el RGEC, sino que también, traducido en términos de Subvención Bruta Equivalente (SBE), supondría que la entidad tendría que ser beneficiaria de una subvención negativa.

En conclusión, **todas las ayudas se han calculado correctamente**, aplicando la intensidad de ayuda correspondiente al resultado de la detracción del presupuesto presentado por las empresas de aquellos conceptos considerados como no financiables (en función de las reglas establecidas tanto en las bases reguladoras de los programas como en sus respectivas convocatorias), así como, y únicamente para los proyectos de sostenibilidad y eficiencia energética, el importe de las hipótesis de contraste válidas presentadas. Esta metodología de cálculo cumple con los preceptos recogidos en el RGEC.

En consecuencia, se solicita la eliminación de las referencias a defectos de cálculo de la ayuda, de forma que:

En las páginas 35 y 36:

*Tras la modificación del RGEC en junio de 2023, ~~y en contraste con la convocatoria 2022, se realiza~~ **sigue sin efectuarse en las bases reguladoras una diferenciación real entre los distintos conceptos empleados para el cálculo de las ayudas. Así, la ayuda a conceder en forma de préstamo se calculará sobre el "presupuesto financiable".** ~~(presupuesto presentado descontadas las partidas no financiables).~~*

Por su parte, para el cálculo de la subvención por proyecto y entidad beneficiaria se empleará el "coste subvencionable" del proyecto ~~(presupuesto financiable menos la hipótesis de contrato, en el caso de la Línea de Innovación en Sostenibilidad y Eficiencia).~~

*El órgano gestor realizó todos los cálculos **sobre la diferencia entre el presupuesto presentado por las entidades y la cuantía a la que ascienden los conceptos considerados no financiables más el importe de, en su caso, las hipótesis de contraste, lo cual, siendo coherente con lo previsto en el RGEC, pone de manifiesto la indefinición de conceptos de la que adolecen la Orden ICT/736/2023 de BBRR y la Orden del 21 de julio de 2023, de convocatoria de concesión de ayudas de la Sección B.***

Se solicita asimismo la eliminación del cuadro 10:

En veinte proyectos, que se detallan en el cuadro 10, no se ha alcanzado el importe mínimo en forma de préstamo que se establecían en las BBRR.

(Cuadro 10)

En la página 51:

*24. En materia de legalidad, la gestión y contabilización de las ayudas ha sido correcta. No obstante, **al no definirse en las BBRR determinados conceptos, el procedimiento de cálculo de ayuda no se desprende de su articulado, a pesar de cumplir con lo estipulado en el RGEC (Epígrafe II.4.1 y Epígrafe II.4.2).***



Alegación nº 17: Apartado II. 4.4 GESTIÓN CONTABLE (página 38)

En la página 38 se señala que “el sistema (REINDUS) no conserva un archivo histórico de los datos que se modifican por lo que no es posible realizar verificaciones a posteriori (cambios en la razón social de la entidad o el tamaño de la empresa, etc.) y que no se actualiza de manera automática la situación de los expedientes, por lo que no se tiene conocimiento de la fase en que se encuentra (requerimiento de información, reintegro, renuncia, devolución anticipada...), sino solo de su estado (estimadas, desestimadas o desistidas)”

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Si bien es cierto que el sistema de información (REINDUS) carece de un archivo histórico de los datos que han sufrido modificación, sí es posible acceder a éstos entrando en cada expediente de forma individual, y consultando la documentación relativa al trámite de *Cambio de datos básicos de solicitud*. Este hecho será objeto de una petición de mejora del sistema a la Subdirección General de Sistemas y Servicios de la Información (SGTIC).

Por otro lado, no es cierto que el sistema REINDUS sólo muestre la tripla de estados vertidos en el informe de anteproyecto, pues, para cada expediente, REINDUS muestra los siguientes estados, en su caso:

ESTADO	SITUACIONES
SO	Solicitud presentada y grabada SO SO Solicitud registrada y grabada SO DI Doc Incompleta, en espera de notif Sub de defectos SO SUB En subsanación de defectos SO EN Solicitud presentada y validada
TR	Traspasado a otro expediente TR TR Traspasado a otra área
DS	Desistimiento DS DS Desistimiento DS PD Perdida de derecho al cobro DS SUB Desistimiento en fase de subsanación
RD	Resolución de Desistimiento RD DS Resolución de Desistimiento RD PD Resolución de Desistimiento con pérdida de derecho al cobro RD SUB Resolución de Desistimiento en fase de Subsanación
EV	Expediente en Evaluación EV SUB Expediente en Evaluación en espera de subsanación EV EV1 Expediente en Evaluación Primera Fase EV EV Expediente en Evaluación EV EP Evaluación Pendiente EV ED Evaluación Desestimatoria



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

EV ED1 Evaluación Desestimatoria Primera Fase
EV EE Evaluación Estimatoria
EV LE Evaluación lista de espera
EV LCA Listo para Comité Aprobatorio
EV LCD Listo para Comité Denegatorio
EV LCE Listo para Comité en lista de Espera
EV CE Estimado en Comité
EV CD Desestimado en Comité

TM

Tramitación

TM PC Notificación Propuesta Provisional Concesión
TM PD Notificación Propuesta Provisional Denegatoria
TM PL Notificación Propuesta Provisional Concesión Lista espera
TM AC Alegaciones a la Propuesta Provisional Concesión
TM ACF Alegaciones Propuesta Provisional Concesión Favorable
TM ACD Alegaciones Propuesta Provisional Concesión Desfavorable
TM AD Alegaciones a la Propuesta Denegatoria
TM ADF Alegaciones Propuesta Provisional Denegatoria Favorable
TM ADD Alegaciones Propuesta Provisional Denegatoria Desfavorable
TM AL Alegaciones Propuesta Provisional Concesión Lista espera
TM CDC Informe alegación concesión rechazado comité
TM CDD Desestimado en comité después de propuesta denegatoria
TM CEC Informe alegación concesión aceptado comité
TM CED Estimado en comité después de propuesta denegatoria
TM FC Informe alegación concesión firmado
TM FD Informe alegación denegatoria firmado
TM DC Notificación Propuesta Definitiva Concesión
TM AP Ayuda aceptada
TM APP Ayuda aceptada Pendiente Revisión
TM TC Tramitación Contable
TM OK Doc. Contable OK en Intervención

RE

Resolución de la convocatoria

RE CE Resolución Estimatoria
RE CD Resolución Desestimatoria

RE AR Trámite Audiencia Reintegro _ Incumplimiento Justificación
RE PD Pérdida de derecho al cobro

RN

Renuncia

RN RN Renuncia

SE

Seguimiento Ejecutivo

SE VE Verificación Económica
SE RP Requerimiento Presentación Cuenta Justificativa



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

SE AA ASignado Auditor
SE JP Justificación presentada
SE PE Justificación Presentada con Auditor Asignado
SE AB Apertura de Revlsión Cuenta Justificativa
SE PI Requerimiento de Subsanación Cuenta Justificativa
SE TA Trámite Audiencia Comprobación de Inversiones
SE IE Informe Económico Definitivo
SE RT Requerimiento Técnico
SE VT Verificación Técnica
SE IT Informe Técnico
SE L Expediente Auditado
SE AC Expediente Certificado
SE AR Seguimiento Ejecutivo _ Trámite Audiencia Reintegro
SE CP Seguimiento Ejecutivo _ Cumplimiento parcial
SE CT Seguimiento Ejecutivo _ Cumplimiento total
SE RV Seguimiento Ejecutivo _ Revocación

RP Reintegro Parcial
RP CP Reintegro Parcial_ Cumplimiento parcial

RV Reintegro total (revocación)
RV RV Reintegro (revocación) total

SA Seguimiento Administrativo
SA CP Seguimiento Administrativo _ Cumplimiento parcial
SA CT Seguimiento Administrativo _ Cumplimiento total
SA RPR Seguimiento Administrativo _ Revocación prescrita

IN Insolvente
IN CP Insolvente- cumplimiento parcial
IN CT Insolvente- cumplimiento total
IN RV - insolvente - revocación total
IN RN - Insolvente- renuncia

FN Finalizado
FN CP Finalizado _ Cumplimiento parcial
FN CT Finalizado _ Cumplimiento total
FN EX Finalizado _ Extinción
FN RN Finalizado _ Renuncia Concesión
FN RPR Finalizado _ Revocación prescrita
FN RV Finalizado _ Revocación

Se solicita por tanto añadir las aclaraciones referidas en el texto del informe.



Alegación nº 18: Apartado II.5 OBJETIVOS E INDICADORES (página 38)

En la página 38, el anteproyecto de informe señala que *“como ya se ha indicado, en el PERTE VEC se integran medidas de varios componentes del PRTR. El PERTE VEC se enmarcan en el componente 12, inversión 2, Programa de Impulso de la competitividad y Sostenibilidad Industrial. En el cuadro 12 se resume el grado de ejecución de los hitos y objetivos de este componente.”*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Tal y como indica su memoria descriptiva, el PERTE VEC es un Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), se concibe como *“una iniciativa integral sobre la cadena de valor industrial del vehículo eléctrico y conectado con un objetivo claro y definido: la creación del ecosistema necesario para que se pueda fabricar y desarrollar de manera integral el vehículo eléctrico y conectado en España”*. Para ello, el PERTE VEC se compone de dos ámbitos de actuación diferenciados. El primero es el ámbito del impulso de los proyectos transformadores de la cadena de valor del VEC. En este ámbito se prevé una medida que actúa de modo integral sobre la cadena de valor, incidiendo tanto en elementos centrales de la cadena industrial del VEC, como la fabricación de equipos originales y ensamblaje, de baterías o pilas de hidrógeno, y de otros componentes esenciales para la fabricación del vehículo; como en elementos complementarios, como los referidos a la fabricación de prestaciones innovadoras del VEC, su conectividad o la fabricación de sistemas de recargas; así como en elementos transversales relacionados con la economía circular, la digitalización o la formación.

El segundo ámbito de actuación se refiere a las medidas facilitadoras, que pueden coadyuvar tanto a la creación de una nueva movilidad como al desarrollo del vehículo eléctrico. Aquí se incluyen tanto las medidas de carácter normativo como otras dirigidas de forma general a la electrificación, la economía circular, la digitalización, etc. que favorecen la consecución de los objetivos del PERTE VEC.

En consecuencia, el PERTE VEC está formado por varias líneas de actuación, entre las que se encuentran, entre otras, el Plan tecnológico de automoción sostenible, el programa para integrar la IA en las cadenas de valor para transformar el tejido económico, el Programa de datos sectoriales, o la Línea de actuación integral sobre la cadena de valor industrial. El Ministerio de Industria y Turismo únicamente es competente para ejecutar ésta última, correspondiendo las otras a otros Departamentos.

Se aprecia que el anteproyecto de informe parece confundir, en algunas ocasiones, el PERTE VEC con la Línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC. Por tanto, sería adecuado sustituir la mención al PERTE VEC por la línea referida.

En consecuencia, se solicita el cambio de texto al siguiente:

Como ya se ha indicado, en el PERTE VEC se integran medidas de varios componentes del PRTR. ~~El PERTE VEC~~ **La Línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC** se enmarca en el componente 12, inversión 2, Programa de Impulso de la competitividad y Sostenibilidad Industrial. En el cuadro 12 se resume el grado de ejecución de los hitos y objetivos de este componente.

También se solicita la modificación en las referencias a este concepto en el resto del informe.



Alegación nº 19: Apartado II.5.3 LÍNEA DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC (página 42)

- En la página 42 el anteproyecto de informe dice *“El Plan de evaluación presentado por las autoridades españolas aborda los efectos directos del régimen de ayudas (transformación de la cadena de valor del automóvil, la modernización y competitividad del sector automovilístico español, los niveles de empleo y el PIB), la proporcionalidad y la idoneidad de la ayuda y una serie de efectos indirectos (esfuerzos de investigación de las empresas, la interconexión de los diferentes agentes de la cadena de valor, emisiones de CO2 de las empresas, volúmenes de residuos, etc.), identificando y describiendo los indicadores de resultados. El Gobierno de España se comprometió a presentar a la Comisión Europea un informe final de evaluación en el segundo trimestre de 2023 que cubriera los resultados de la primera fase de la aplicación del PERTE-VEC (2022-2023) 46. Asimismo, se ha comprometido a presentar un informe adicional en el segundo trimestre de 2026 con los resultados globales del régimen (2022-2026).”*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

El Plan de Evaluación presentado por las autoridades españolas fue aprobado por la Comisión Europea en el marco de la Decisión SA.64685 (2021/N) de 9 de diciembre de 2021 y es el que establece los compromisos.

En consecuencia, se solicita el cambio de texto al siguiente:

“El Plan de Evaluación presentado por las autoridades españolas y aprobado por la Comisión Europea en el marco de la Decisión SA.64685 (2021/N), aborda los efectos directos del régimen de ayudas (transformación de la cadena de valor del automóvil, la modernización y competitividad del sector automovilístico español, los niveles de empleo y el PIB), la proporcionalidad y la idoneidad de la ayuda y una serie de efectos indirectos (esfuerzos de investigación de las empresas, la interconexión de los diferentes agentes de la cadena de valor, emisiones de CO2 de las empresas, volúmenes de residuos, etc.), identificando y describiendo los indicadores de resultados.

En el marco de la citada decisión SA.64685 (2021/N), correspondiente al régimen de ayudas asociados al Programa de ayudas integral de apoyo a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado (PERTE VEC I, con una única convocatoria en el año 2022), el Gobierno de España se comprometió a presentar a la Comisión Europea un informe final de evaluación en el segundo trimestre de 2023 que cubriera los resultados de la primera fase de la aplicación del PERTE-VEC (2022-2023) 46. Asimismo, se ha comprometido a presentar un informe adicional en el segundo trimestre de 2026 con los resultados globales del régimen (2022-2026).”



Alegación nº 20: Apartado II.5.3 LÍNEA DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC (página 42)

- En página 42 el anteproyecto de informe señala que *“Para llevarlos a cabo, las autoridades españolas también se comprometieron a revisar y actualizar la metodología de evaluación del PERTE-VEC y a presentar a la Comisión un informe intermedio con la metodología revisada antes de finales de 2022. Este informe intermedio con la metodología revisada fue finalmente presentado en diciembre de 2024, esto es con dos años de retraso respecto al calendario original previsto.”*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Las fechas de entrega inicialmente previstas en la Decisión de la Comisión State Aid SA.64685 (2021/N) – Spain RRF - Integrated aid measures to support the electric and connected vehicle value chain (ECV PERTE) han sido reprogramadas debido al propio calendario de la convocatoria y al proceso de resolución de las ayudas, que impedían realizar la evaluación del programa en las fechas inicialmente previstas.

Tras un intercambio de correos electrónicos entre el Gabinete de la Secretaría de Estado de Industria y la Comisión Europea explicando la situación, se acordaron las siguientes fechas de entrega:

- el informe de evaluación intermedia, a más tardar el 31 de diciembre de 2024 (Como se recoge en el texto del anteproyecto, fue presentado en diciembre de 2024, por lo que no se incurriría en retraso alguno);
- el informe de evaluación final, a más tardar el 30 de junio de 2025*;
- y el informe de evaluación adicional ex post, a más tardar el 30 de junio de 2026 (fecha no vencida).

*Posteriormente, se solicitó un nuevo aplazamiento, que únicamente aplica a la entrega del informe final, a consecuencia de una reunión mantenida entre la SGEP y la Comisión el 21 de mayo de 2025 donde se acordó un cambio de enfoque metodológico a aplicar en dicho informe. Por tanto, la nueva fecha límite de entrega del informe final es el 31 de julio 2025.

En consecuencia, se solicita el cambio de texto al siguiente:

“Para llevarlos a cabo, las autoridades españolas también se comprometieron a revisar y actualizar la metodología de evaluación del PERTE-VEC y a presentar a la Comisión un informe intermedio con la metodología revisada antes de finales de 2022.

Del proceso de revisión y actualización metodológica, así como el calendario definitivo de la convocatoria, permitió acordar con la Comisión Europea unos hitos de entrega revisados para los informes intermedio y final. En concreto se fijó la fecha de entrega del primer informe antes del 31 de diciembre de 2024 y la del informe final a 31 de julio de 2025. El primer informe se entregó en la fecha acordada y está prevista la emisión del informe final antes del plazo definido.”



Alegación nº21: Apartado II.5.3 LÍNEA DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC (página 42)

- En página 42 el anteproyecto de informe señala que *“El informe intermedio con la metodología, de diciembre de 2024, ha sido elaborado a partir de los datos facilitados por los solicitantes de las ayudas y los recogidos anualmente por la empresa privada a la que se ha adjudicado la evaluación. En el mismo, sólo se evalúan datos de la convocatoria de 2022.”*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

La observación recogida en el informe es correcta. La evaluación de las convocatorias posteriores, 2023 y 2024, del PERTE VEC se enmarcan en un régimen de ayudas distinto, autorizado mediante las Decisiones SA.108882.EV y SA.110763.EV, en las que se establecen diferentes plazos para la presentación de los informes de evaluación, concretamente:

- el informe de evaluación intermedia, antes del 31 de marzo de 2025;
- el informe de evaluación final, antes del 30 de junio de 2026;
- y el informe de evaluación adicional ex post, antes del 31 de diciembre de 2029.

Cabe señalar que el Gabinete de la Secretaría de Estado de Industria solicitó una prórroga para la entrega de los informes correspondientes a este segundo régimen con objeto de poder de ajustar su elaboración y presentación al calendario de la resolución de la convocatoria. En concreto, se acordó:

- Ampliar el plazo de entrega del informe de evaluación intermedia hasta el 30 de septiembre de 2025 (fecha no vencida);
- Ampliar el plazo de entrega del informe de evaluación final hasta el 30 de marzo de 2027 (fecha no vencida).
- Mantener el plazo previsto para el informe de evaluación adicional ex post hasta el 31 de diciembre de 2029 (fecha no vencida).

En consecuencia, se solicita el cambio de texto al siguiente:

*“El informe intermedio con la metodología, de diciembre de 2024, ha sido elaborado a partir de los datos facilitados por los solicitantes de las ayudas y los recogidos anualmente por la empresa privada a la que se ha adjudicado la evaluación. En el mismo, sólo se evalúan datos de la convocatoria de 2022, **dado que es la única que se encuentra bajo la decisión SA. 64685.**”*



Alegación nº 22: Apartado II.5.3 LÍNEA DE ACTUACIONES INTEGRALES DE LA CADENA INDUSTRIAL DEL VEC (página 43)

- En la página 43 el anteproyecto de informe apunta que *“Respecto al cumplimiento de los objetivos (contribución al crecimiento del PIB y fomento de la creación de empleo en el sector automotriz), únicamente se han calculado las cantidades que les correspondería alcanzar en función del porcentaje de inversión pública realizada (el 29 % de las ayudas públicas previstas), sin que este cálculo se pueda considerar una estimación de los objetivos”*

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

El informe intermedio tiene como finalidad presentar una revisión metodológica respecto al enfoque planteado en el plan de evaluación, así como ofrecer una descripción general del estado de implementación de la convocatoria hasta la fecha de la resolución de concesión.

La evaluación detallada del cumplimiento de los objetivos se llevará a cabo en los informes posteriores (informe final e informe adicional ex post), una vez se disponga de información más completa sobre la ejecución y los resultados del programa.

En consecuencia, se solicita el cambio de texto al siguiente:

“Respecto al cumplimiento de los objetivos (contribución al crecimiento del PIB y fomento de la creación de empleo en el sector automotriz), el informe intermedio tiene como finalidad presentar una revisión metodológica respecto al enfoque planteado en el plan de evaluación, así como ofrecer una descripción general del estado de implementación de la convocatoria hasta la fecha de la Resolución de Concesión, por lo que únicamente se han calculado las cantidades que les correspondería alcanzar en función del porcentaje de inversión pública realizada (el 29 % de las ayudas públicas previstas), sin que este cálculo se pueda considerar una estimación de los objetivos.

La evaluación detallada del cumplimiento de los objetivos se llevará a cabo en los informes posteriores (informe final e informe adicional ex post), una vez se disponga de información más completa sobre la ejecución y los resultados del programa.”



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº 23: Apartado II.5.3.1 PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES DEL MITU (página 43)

- En la página 43, el anteproyecto de informe concluye que *“la falta de un órgano de gobierno del PERTE VEC que centralice y consolide el seguimiento las distintas líneas de ayudas dificulta el obtener datos precisos sobre la ejecución financiera de este hasta la fecha. De la consulta de las distintas páginas oficiales se han obtenido los datos que se indican en el cuadro 15”*.

Alegaciones del MINTUR:

Se **solicita incluir una mención** a que el órgano gestor ha puesto a disposición del Tribunal de Cuentas toda la información requerida por éste en el transcurso de la auditoría.



Alegación nº24: Apartado III.1.1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. SISTEMA DE GOBERNANZA (página 48)

- En la página. 48 indica que *“El MITU, tras analizar las propuestas de la industria, propuso unilateralmente una línea de ayudas a las actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC”*.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

La propuesta de la línea de ayudas a las actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC a la que hace referencia el párrafo referido no se realizó de forma unilateral por parte del Ministerio de Industria y Turismo. En todo momento, se tuvieron en cuenta la normativa aplicable en la materia, tanto nacional como de la Unión Europea, cumpliendo con los requisitos exigidos en ellas y con el deber general de sometimiento a la Ley y al Derecho recogido en la Constitución.

En consecuencia, se solicita modificar la redacción como sigue:

*“El MITU, tras analizar las propuestas de la industria, propuso una línea de ayudas a las actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC, **teniendo en cuenta lo establecido en la normativa nacional y europea aplicable**”*



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº25: Apartado III.1.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. SISTEMA DE GOBERNANZA

Sobre las recomendaciones 1 y 2 en la página 49 se indica que el instrumento utilizado/elegido de colaboración público privada para la línea de actuaciones integrales de la cadena industrial del VEC fue el de un marco de subvenciones y préstamos que no permite una colaboración estrecha con los beneficiarios.



Alegación nº26: Apartado III.1.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. SISTEMA DE GOBERNANZA (página 50)

➤ *En las recomendaciones 3 y 4 el anteproyecto de informe señala que:*

“RECOMENDACIÓN 3.- El PERTE exige una gobernanza efectiva que articule la naturaleza público-privada del instrumento. Debe responder tanto a las necesidades operativas como a las necesidades de rendición de cuentas que exige la gestión de fondos públicos. Se recomienda al MITU, con carácter de urgencia, articular una gobernanza efectiva del PERTE-VEC que dé respuesta a las necesidades mencionadas, las operativas y las institucionales como instrumento de gestión pública.”

“RECOMENDACIÓN 4.- Se recomienda al MITU definir un marco de información y seguimiento específico de las actividades y objetivos definidos del PERTE-VEC, que sea suficiente para poder evaluar su gestión de manera global, evitando que ésta se realice de manera aislada por los órganos gestores de las diferentes líneas de ayuda.”

Alegaciones Ministerio de Industria y Turismo:

Se toma nota de las recomendaciones 3 y 4.

No obstante, se señala que el marco de la Gobernanza del PERTE-VEC ya está operativo puesto que como se indica en el informe tanto el Grupo de Trabajo Interministerial como la Alianza para el Vehículo Eléctrico y Conectado, ambos órganos recogidos en el Acuerdo de Consejo de Ministros declarativo del PERTE VEC; se han constituido y se convocarán próximamente nuevas reuniones. A mayor abundamiento, cabe apuntar que, además de los mecanismos de Gobernanza referidos, esta se ha completado con las reuniones de coordinación y seguimiento periódicas, mantenidas en el ámbito del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, tanto a nivel ministerial como con los actores sociales, en las que los PERTE, y en concreto el PERTE-VEC, se encontraban incluidos. Ejemplos de esto sería la Mesa del Diálogo Social del Plan de Recuperación.



Alegación nº27 Apartado III.1.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. SISTEMA DE GOBERNANZA (página 51)

➤ La recomendación 5 indica que:

RECOMENDACIÓN 5.- Para que la línea de ayudas contribuya a la igualdad sería conveniente que el MITU adoptara medidas adicionales en las convocatorias, como valorar la dirección de los proyectos por mujeres, medidas de conciliación en la entidad, el porcentaje de horas imputadas a los proyectos por mujeres, que la empresa cuente con el "Certificado de Igualdad en la Empresa" expedido por el Ministerio de Igualdad.

Alegaciones del Ministerio de Industria y Turismo:

Sobre la recomendación 5, se estudiará su implantación en aquellos casos en los que pudiera resultar aplicable, siempre y cuando no suponga un menoscabo para los objetivos de implantación y desarrollo de la industria en España, no se traduzca en una carga administrativa para los solicitantes debido a los plazos derivados de su tramitación y no interfiera con las competencias atribuidas al Ministerio de Igualdad y las Comunidades Autónomas en la materia.



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Alegación nº 28: ANEXO 4: SISTEMA DE INTEGRIDAD (página 61)

En la página 61 del anteproyecto de informe se hace referencia a la prevención, detención, corrección y persecución del fraude de conformidad con el Plan de Medidas Antifraude mencionando así, a una arquitectura de lucha contra el fraude basada en la integridad y avalada a su vez, por un código ético que dispone de su propio canal de denuncias.

Alegaciones Ministerio de Industria y Turismo:

Las previsiones que, en materia de lucha contra el fraude, se recogen en el Plan de Medidas Antifraude del departamento de fecha 18-04-2022, no han de confundirse con las derivadas de la implementación departamental de la Ley 2/2023, de 20 de febrero. pues a día de hoy constituyen arquitecturas distintas de protección contra el fraude y la corrupción, si bien complementarias hasta que en un futuro, en su caso, se unifiquen.