

PROGRAMA 422M

PROGRAMA DE RECONVERSIÓN Y REINDUSTRIALIZACION

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Desde principios de la década de los setenta se ha venido produciendo en los países de la OCDE, un cambio progresivo en la estructura de la demanda industrial, que se ha desplazado desde productos de sectores en crisis o maduros hacia productos de sectores de demanda intermedia y de futuro. En la medida en que estos cambios no se tradujeron, a su vez, en transformaciones en la estructura de la producción y en la medida en que producciones de esos sectores de los Nuevos Países Industrializados empezaron a penetrar con intensidad en los mercados internacionales, surgieron importantes excesos de capacidad y, consecuentemente, numerosas crisis empresariales. Ante esta situación, las empresas afectadas, apoyadas generalmente por sus respectivos gobiernos, han desarrollado intensos programas de reducción de coste, cerrando plantas y fábricas, ajustando sensiblemente las plantillas y abandonando líneas de productos y mercados.

Pese al esfuerzo realizado, la mayor integración de estas industrias en los mercados comunitarios y mundiales y su exposición a una competencia creciente han puesto de manifiesto la necesidad de continuar, y en algunos casos intensificar, los procesos de ajuste y de afrontar el reto ineludible de proseguir la adaptación de las estructuras de producción a nuevas variaciones en las condiciones de la demanda y los mercados. Estamos en presencia, en suma, de continuos cambios estructurales en las condiciones que determinan la competitividad de las empresas y sectores, que obligan a un esfuerzo permanente de adaptación y ajuste a dichas condiciones, reconduciendo las actividades productivas hacia ámbitos de mayor contenido tecnológico y valor añadido.

Consecuencia directa de la creciente globalización de la economía favorecida por la integración de los mercados nacionales es la deslocalización de centros productivos o segmentos de la cadena de producción. La intensidad de este fenómeno se ha acentuado en España en los últimos años. Numerosas empresas multinacionales han trasladado parte de la producción asentada en nuestro país, particularmente aquella más sensible a los costes laborales, a países o regiones donde estos costes son más reducidos.

El programa se orienta por una parte a sectores en crisis sometidos a procesos de ajuste y adaptación al nuevo entorno competitivo internacional, como es el caso del sector naval, y por otra, a la realización de actuaciones encaminadas a prevenir la deslocalización de centros productivos en sectores tradicionales, menos competitivos a corto plazo, especialmente en zonas relativamente especializadas en estos sectores. En el caso de que tales fenómenos se hubieran producido, se pretende atender sus consecuencias proponiendo alternativas de reindustrialización y aprovechamiento de recursos en sectores de mayor contenido tecnológico. Todo ello, dentro del marco de una política favorecedora de la migración de actividades y capacidades desde sectores maduros a otros de fuerte demanda y rápido crecimiento.

Desde esta doble óptica, este Programa tiene como meta garantizar, a medio plazo, la competitividad de la industria española en la perspectiva de proseguir su apertura al espacio económico internacional, mediante la continuación del redimensionamiento y la modernización de los sectores en crisis, así como por la canalización simultánea de los recursos liberados hacia nuevas actividades productivas con futuro, creadas al amparo de las medidas de dinamización citadas.

2. ACTIVIDADES

La continuidad del Programa de Reconversión y Reindustrialización tiene por objeto el mantenimiento de los apoyos al ajuste de los sectores en crisis a pautas que permitan garantizar la competitividad de la industria española y la concesión de ayudas a actuaciones de reindustrialización en zonas desfavorecidas a efectos de su tejido industrial. Se consideran las siguientes líneas de actuación específicas:

2.1. Sector naval.

2.1.1. Evolución del sector.

A mediados de los años 80, el sector de la construcción de buques de casco metálico de más de 100 TRB comenzó su reconversión con el Real Decreto 1271/1984, de 13 de junio, sobre medidas de reconversión del sector de construcción naval, y su evolución ha ido en paralelo con las medidas de la UE encaminadas a mantener y regular las ayudas públicas de que es objeto. Durante el cuatrienio 1987-1990 dichas ayudas estuvieron reguladas por la 6ª Directiva del Consejo sobre Ayudas a la Construcción Naval, que fue sustituida por la 7ª Directiva, cuya vigencia abarcaba el período 1991-1998. Posteriormente, debido a las prácticas de competencia desleal de países asiáticos,

la Comisión aprobó un Mecanismo de Defensa Temporal para proteger a la industria de la construcción naval europea de estas prácticas. Este mecanismo estuvo vigente hasta el 31 de marzo de 2005. Posteriormente, las ayudas a este sector industrial se basaron en el Marco Aplicable a las Ayudas Estatales a la Construcción Naval de 30 de diciembre de 2003, (2003/C 317/06), por el que se adaptan a la construcción naval una serie de disposiciones horizontales de ayudas, mediante disposiciones específicas, cuyo período de aplicación se prorrogó dos veces hasta finales de 2011. Con fecha 14 de diciembre de 2011 se publicó un nuevo texto del Marco de ayudas al sector (2011/C 364/06) que estará vigente entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2013. El nuevo texto del Marco suprime las ayudas al cierre de astilleros y mantiene las especificidades para el sector en las ayudas a la innovación y las ayudas de inversión regional. Tanto el Marco anterior como el nuevo Marco se encuentran transpuestos al ordenamiento jurídico español a través del RD. 442/94 y sus sucesivas modificaciones.

Los objetivos de este Marco son, principalmente, fomentar una mayor eficacia y competitividad de los astilleros europeos a través de la investigación y el desarrollo, la innovación y la inversión, y respetar las obligaciones internacionales en el ámbito de los créditos a la exportación y ayuda al desarrollo.

La construcción naval española, por necesidades de mercado, se ha concentrado en buques de mayor contenido tecnológico, caracterizado por la construcción de buques prototipos con un diseño conceptual que puede representar aproximadamente, dependiendo del tipo de buque, entre un 15% y un 30% del coste total del mismo. Hay que tener en cuenta que no es una industria de producción en serie, sino de producción orientada y basada en el conocimiento, y con un elevadísimo número de subcontratistas técnicos. Los astilleros compiten en un mercado muy globalizado, con una fuerte competencia internacional. Están evolucionando rápidamente hacia empresas de síntesis que subcontratan gran parte de su producción, convirtiéndose así en empresas tractoras de la industria auxiliar naval. El sector es intensivo, en muchas de sus actividades, en el uso de nuevas tecnologías, con elevadas inversiones de capital y en I+D+i, siendo difusor y receptor de desarrollos tecnológicos en otros sectores.

En el año 2006 el sector de la construcción naval en España rompió la tendencia descendente de años anteriores y consiguió elevar la cifra de entregas a 228.334 CGT, lo que supuso un aumento del 29% respecto al 2005. Esta tendencia se confirmó con los datos del 2007, que indicaban de nuevo un aumento de las entregas del 52% hasta los 347.753 CGT. Los años 2008, 2009, 2010 y 2011 han supuesto el mantenimiento de este

elevado ritmo de entregas, con unas cifras de 342.849 CGT, 286.899 CGT, 357.683 CGT y 317.662 CGT respectivamente, consecuencia de la buena contratación habida durante los años anteriores.

La contratación de la construcción naval española durante el año 2006 se redujo un 12%, pasando de 520.130 CGT en 2005 a 459.106 CGT en 2006. El año 2007, en comparación con el 2006, reflejó un aumento del 15%, situándose en 527.619 CGT. Sin embargo, la contratación del año 2008 sufrió una caída del 31% pasando a 363.595 CGT, consecuencia de la crisis mundial en el sector naval. De esta contratación, lo destinado a exportación pasó del 82% en 2005 al 49% en 2006 y otra vez al 76% en el 2007. En el año 2008 el porcentaje destinado a la exportación se mantuvo en el 64%. La contratación del año 2009 refleja ya de forma nítida las consecuencias de la crisis en el sector, con una disminución del 83% respecto al 2008, arrojando una cifra de solo 61.880 CGT contratadas en todo el 2009, de las que el 97% fueron para exportación. La contratación del año 2010 supuso una ligera recuperación, con una cifra de 148.051 CGT, el 93% para exportación, pero aún alejado de la capacidad constructiva total del país. Los datos del 2011 arrojan la peor cifra de contratación de los últimos 20 años, con 21.793 CGT, al haberse contratado tan solo 7 buques. Las razones de esta paralización en la contratación en 2011 han sido sin duda la apertura en junio de 2011 de un procedimiento de investigación por parte de la CE del sistema español de arrendamiento financiero utilizado para la adquisición de buques por parte de los armadores, también conocido como "tax lease". Los valores provisionales del primer trimestre del 2012 reflejan una recuperación en la contratación, con 57.844 CGT, siendo el 90% para exportación.

Debido a los elevados niveles de contratación registrados hasta mediados del 2008, la cartera de pedidos fue aumentando continuamente hasta dicho año. Desde 93 buques y 685.310 CGT en cartera en el año 2005, se pasó a 127 buques y 932.304 CGT en el 2006, lo que supuso un incremento del 22%. En el 2007 la cartera de pedidos se había situado en 141 buques y 1.054.185 CGT, lo que, respecto al año 2006, representa un aumento del 13%. En el año 2008 se mantuvo en el mismo nivel, con 1.052.805 CGT y 153 buques. El año 2009 ya refleja la primera disminución importante en la cartera de pedidos, pasando a 815.134 CGT y 115 buques, para continuar con la bajada en 2010 hasta los 549.963 CGT y 80 buques. La cartera a finales de 2011 arrojó una cifra de 234.949 CGT. Los datos provisionales del primer trimestre del 2012 señalan una cartera de pedidos de 259.878 CGT, aún por debajo de su nivel de producción, si bien muestra los primeros síntomas de recuperación, que es necesario consolidar con la puesta en

funcionamiento de un nuevo sistema de tax lease para el sector antes del finales del 2012.

Los problemas derivados de la crisis financiera y la apertura del expediente por la CE sobre el denominado tax lease, ha supuesto que en los años 2010 y 2011 hayan cerrado o estén en periodo de liquidación siete astilleros, y otro más se encuentre en situación concursal. Respecto a los restantes astilleros, cinco de ellos no tiene cartera de pedidos actualmente.

El MINETUR seguirá impulsando los trabajos de la Mesa de la Industria Auxiliar con el objeto de que esta industria adquiera la capacitación tecnológica y el nivel de competitividad y diversificación necesario. En dicha Mesa están representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas, de SEPI, del órgano sectorial PYMAR, representantes sindicales, y patronales de la industria auxiliar y de la de construcción naval. La Mesa de la Industria Auxiliar ha impulsado iniciativas tan importantes como un contrato marco que regula las relaciones entre los astilleros y su industria auxiliar, un “sello naval” que identifique en diferentes grados el compromiso de calidad y gestión de una empresa auxiliar del naval, así como la “credencial naval” para los trabajadores, que les permite el reconocimiento de sus competencias tanto dentro del sector como en las titulaciones y certificaciones oficiales.

A través de la Gerencia del Sector de Construcción Naval, el MINETUR también contribuye a los planes de formación necesarios, tanto para la adaptación a las nuevas tecnologías de los astilleros como para trasladar dicha formación a las empresas auxiliares, y ha venido gestionando importantes fondos procedentes del Fondo Social Europeo que, con la colaboración de determinadas Comunidades Autónomas, han permitido celebrar un importante número de cursos formativos en los últimos años tanto para los trabajadores de los astilleros como para los de las industrias auxiliares de la construcción naval. Tras el paréntesis de 2011, se ha abierto en el ejercicio 2012 una nueva convocatoria de formación para los trabajadores del sector de construcción naval y su industria auxiliar que se prevé también se desarrolle en el ejercicio 2013 aprovechando las ayudas del Fondo Social Europeo.

Por último decir que, ante el nuevo panorama de dificultades en el mercado, es fundamental seguir incidiendo al máximo en las capacidades de investigación, desarrollo e innovación, en promover la colaboración entre astilleros y con la industria auxiliar y en

mejorar la formación del personal del sector en su conjunto, para poder afrontar estos nuevos tiempos con el máximo de garantías.

Con estos objetivos se siguen concediendo las ayudas al sector de la construcción naval que se comentan a continuación.

2.1.2 Incidencia presupuestaria.

Las ayudas a la Construcción Naval están reguladas en el Marco Aplicable a las Ayudas Estatales a la Construcción Naval de 14 de diciembre de 2011 (2011/C 364/06) y en el RD 442/1994 y sus modificaciones posteriores. Tales ayudas, en el caso de España, revisten la forma de primas de reestructuración y de subvenciones al tipo de interés de préstamos a armadores para la construcción de buques en nuestros astilleros.

Prima de Reestructuración.

Es, como máximo, el 10% del valor base de los contratos, y va destinada a la subvención de las actuaciones horizontales en I+D, innovación, inversiones en mejoras productivas, formación, etc. Desde finales del 2010, y en línea con el esfuerzo de reducción del déficit, el porcentaje de la prima de reestructuración se encuentra en el 0%, lo que en la práctica significa que no se conceden nuevas primas para dotación del fondo de reestructuración, pagándose los compromisos existentes de subvenciones a proyectos horizontales de los astilleros con el remanente existente en dicho fondo y los ingresos anuales por compromisos anteriores. El presupuesto 2012 dota los compromisos derivados de las primas concedidas en años anteriores, al amparo del Real Decreto 442/1994. Estos compromisos adquiridos se prolongan hasta el año 2016.

Compensación de intereses.

Se puede subvencionar hasta 1 punto el tipo de interés de los préstamos concedidos para la construcción naval, al amparo de los Reales Decretos 1239/1987; R.D. 1331/1991, R.D. 442/94, R.D. 2600/98, R.D.1274/2003 y R.D.59/2005 que modifican al anterior. Como el periodo máximo de amortización de los créditos es de hasta 12 años a partir de la entrega del buque, están comprometidos pagos hasta 2024, originando las correspondientes obligaciones presupuestarias hasta ese año.

2.1.3 Apoyo a las actividades de la Gerencia del Sector de Construcción Naval.

La Secretaría General de Industria y de la PYME asegura la consecución de los fines previstos en su política de apoyo al sector naval a través de la actividad desarrolla-

da por una entidad especializada en el mismo, la Gerencia del Sector de Construcción Naval.(GSN)

La GSN desarrolla una intensa actividad técnica y de gestión vinculada a las ayudas previstas en el marco comunitario señalado. Es competencia suya la emisión de diversos informes para la tramitación de los expedientes de ayuda (sobre valor base de las ayudas a la compensación de tipos de interés de la financiación de buques, tax lease, I+D e inversión.) así como otros acerca de la liquidación de las ayudas y sobre la situación de los astilleros.

La GSN realiza asimismo el seguimiento de los Programas de Actuación presentados por los astilleros para el nuevo período del marco comunitario. Esta actividad podrá verse incrementada en 2013 con la elaboración de nuevos informes demandados por la UE, como los que hacen referencia a la mejora en la competitividad de los proyectos presentados por los potenciales beneficiarios de las ayudas.

La actividad anterior se complementa con la elaboración y publicación de información estadística sobre el sector naval, el desarrollo de actuaciones en el ámbito de la formación de trabajadores que se benefician del apoyo del Fondo Social Europeo, la coordinación de los trabajos para la implantación de la “credencial naval”, y las actuaciones de asesoramiento e informe en relación con los sistemas de bonificaciones fiscales y de garantías orientados al sector.

2.2. Políticas de reindustrialización de zonas desfavorecidas

Descripción.

Contenido del Programa.

En este momento, como consecuencia de la situación financiera internacional las principales economías del mundo están experimentando una grave contracción en su actividad, lo que también afecta a la economía española en general y a su actividad industrial en particular. Por ello, el objetivo general de este programa es la creación de condiciones que permitan una regeneración del tejido industrial de las zonas afectadas de forma significativa por los efectos socioeconómicos derivados de los ajustes de las actividades productivas y procesos de deslocalización industrial con efectos severos de pérdida del tejido productivo y de destrucción de empleo. Particularmente, se orienta a zonas con bajos niveles de vida o graves problemas de desempleo, o especializadas en

sectores de carácter tradicional intensivos en mano de obra poco cualificada y otras con baja densidad de población, para favorecer, entre otros efectos, la permanencia de la población en su territorio. Además, la reducción de los desequilibrios económicos entre diferentes regiones, cuyo reflejo global es una desigual distribución de la renta, figura entre los objetivos básicos de la política regional en la que se insertan este tipo de ayudas. Tales desequilibrios derivan a su vez del diferente volumen y composición de la producción industrial, por lo que para completar el marco general de las políticas de apoyo a la reindustrialización para el conjunto del territorio nacional se hace necesario recurrir a actuaciones específicas para aquellas zonas en las que concurren determinadas circunstancias. En definitiva, con tales ayudas se pretende potenciar, regenerar o crear tejido industrial incidiendo en la mejora de las variables socioeconómicas del entorno geográfico de referencia en cada caso.

El programa se ha instrumentado en 2012 a través de las siguientes convocatorias: una de carácter general para las zonas que se encuentren en cualquiera de los supuestos descritos en los apartados a) y c) del art.87.c del Tratado de la Unión Europea; once específicas con actuaciones geográficamente localizadas en la Comarca del Campo de Gibraltar, las Comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal, la Margen Izquierda del Nervión, las provincias de Soria, Teruel y Jaén, la Bahía de Cádiz, las CC.AA. de Canarias y Extremadura, el municipio de Lorca y la isla de El Hierro. Asimismo, se ha realizado una convocatoria para las zonas afectadas por procesos de deslocalización de los sectores textil/confección, calzado, juguete, muebles, marroquinería y curtidos.

De las citadas actuaciones, dos, la general y específica del Campo de Gibraltar son tradicionales de este programa, desde 1997 y 2001 respectivamente, y las demás se han ido incorporando desde el año 2005.

El objetivo de algunas de las convocatorias específicas es propiciar el desarrollo de determinadas zonas que padecen especiales circunstancias. La despoblación y una alta tasa de envejecimiento en los casos de Soria y Teruel o la fuerte dependencia de su economía del sector del olivar y el impacto de la reforma de la Organización Común del Mercado del aceite de oliva en el caso de Jaén. Las ayudas a la Margen Izquierda del Nervión responden a un acuerdo adoptado por el Parlamento Vasco tras el debate de una proposición no de Ley para elaborar un plan de rehabilitación de la zona. Las convocatorias de la Bahía de Cádiz, Canarias, El Hierro y Lorca responden también a la necesidad de acudir a estas zonas geográficas debido a situaciones coyunturales concretas.

Con este conjunto de actuaciones de apoyo a la creación de industrias o de infraestructura industrial se pretende alcanzar los siguientes objetivos básicos en cada una de las zonas consideradas:

1. Potenciar la infraestructura tecnológica soporte del tejido industrial para mejorar el nivel de servicios de apoyo a las empresas, propiciando iniciativas empresariales que desarrollen mercados en crecimiento y de futuro.
2. Incrementar los recursos de los instrumentos de financiación de actividades tecnológicas e industriales para poder atender adecuadamente las demandas de inversiones de estos tipos de las empresas.
3. Impulsar selectivamente la puesta en marcha de proyectos empresariales que generen nuevos empleos o que actúen como locomotoras para la implantación y el desarrollo de las empresas ya implantadas en estas zonas.
4. Favorecer iniciativas surgidas del consenso entre los distintos agentes de la actividad económica, desde trabajadores y empresarios hasta las distintas Administraciones, para reorientar la actividad hacia áreas de mayor contenido tecnológico e intensivas en conocimiento, favoreciendo la inversión en activos intangibles y fortaleciendo el compromiso con la innovación.
5. Posibilitar la creación de entornos industriales en los que poder desarrollar relaciones inter-empresariales en red sobre una infraestructura básica, tecnológica y de servicios suficiente, de forma que la cooperación y las sinergias alimenten y enriquezcan un crecimiento sólido y competitivo.
6. En aquellas zonas deprimidas, incluidas las consideradas por la Unión Europea como regiones con baja densidad de población, contribuir a la permanencia de la población en su territorio y en consecuencia evitar su despoblación.

Necesidad de su ejecución.

La integración plena de España en la Unión Económica y Monetaria requirió, en su momento, la realización de un notable esfuerzo por parte de nuestro tejido industrial para su adaptación plena a las nuevas condiciones del entorno internacional. Las ampliaciones de la Unión en 2004 y 2007 han representado un nuevo reto. Las empresas industriales españolas tienen la oportunidad de acceder a nuevos mercados, pero

también se enfrentan a la competencia de economías con una base laboral bien formada, con costes salariales muy inferiores a los nuestros, y próximas geográfica y culturalmente al centro de gravedad económico de la UE. Finalmente, el crecimiento notable de los países del sudeste asiático y, muy especialmente, el de China, y el desarrollo de sectores y productos altamente competitivos con sus análogos españoles llevan a una dura competencia por la cuota de mercado de nuestras exportaciones.

La profunda crisis de los últimos años que afecta a la economía española en general y a su actividad industrial en particular, produce, entre otros efectos, una fuerte restricción del crédito a las empresas y un refuerzo de las garantías exigidas para la puesta en marcha de nuevas iniciativas industriales.

Del análisis de esta situación se deduce la necesidad de disponer de instrumentos que, desde la Administración del Estado y con una perspectiva integradora de los condicionantes y retos de la industria a escala nacional, posibiliten la adaptación productiva y la regeneración industrial de las zonas o entornos físicos directamente afectados por el nuevo escenario global.

Por otra parte, la corrección de desequilibrios de orden socioeconómico y el desarrollo de determinadas zonas pasa, entre otros vectores, por la creación de tejido productivo industrial que permita la fijación al territorio de los recursos disponibles en su entorno y sirva de polo de atracción a nuevas actividades.

Líneas de actuación

El programa se dirige a apoyar la creación de infraestructuras técnicas e industriales de uso común o compartido, o infraestructuras de servicios a la industria, y de proyectos tecnológicos e industriales que actúen como fuerza motriz del desarrollo del sector empresarial en el ámbito geográfico de referencia.

Con ello se pretende crear unas condiciones que favorezcan el desarrollo de la actividad tecnológica e industrial a través del impulso directo de aquellos factores básicos (infraestructuras, formación, proyectos dinamizadores, etc.) que sirven de soporte a la iniciativa privada empresarial, correspondiendo a ésta el liderazgo y protagonismo de esta acción. En consecuencia, el desarrollo del programa incidirá en los siguientes aspectos:

- ▶ Aparición de nuevas actividades tecnológicas e industriales en sectores con perspectivas de crecimiento que produzcan un cambio cualitativamente positivo en la estructura de la producción industrial.
- ▶ Mejora del nivel tecnológico y modernización de activos productivos y de las empresas, aspectos que permiten obtener ganancias de competitividad.
- ▶ Creación de nuevos empleos industriales con unas mayores exigencias de cualificación y de adaptación a los cambios técnicos.
- ▶ Aumento de las exportaciones industriales y del valor añadido industrial, lo que contribuirá a proporcionar un mayor crecimiento de las economías locales.

Los apoyos se materializarán en anticipos reembolsables, modulándose la ayuda, tanto en cuantía como modalidad, en función de las características del proyecto financiado.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El órgano encargado de la ejecución de este Programa es la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO / ACTIVIDAD
A. Sector Naval.

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
2. De medios:					
Primas a la construcción naval astilleros privados (<i>miles euros</i>)	92.133,98	92.133,98	83.725,64	83.725,64	22.011,71
Primas a la construcción naval astilleros públicos (<i>miles euros</i>)					
Compensación de intereses de préstamos a la construcción naval (<i>miles euros</i>)	145.589,89	145.589,89	103.062,02	103.062,02	127.653,39
Compensación al ICO de quebrantos por avales y préstamos de reconversión (<i>miles euros</i>)	198,2	198,2	198,2	198,2	2,41

OBJETIVO / ACTIVIDAD
B. Potenciar la infraestructura de soporte del tejido industrial para mejorar el nivel de servicios de apoyo a empresas.

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:					
Inversiones movilizadas en infraestructuras (<i>miles euros</i>)	221.097	172.002	135.749	61.452	62.667
2. De medios:					
Medios financieros para la consecución del conjunto de indicadores de resultados a)(Capítulo VII) (<i>miles euros</i>)	31.332	31.290	29.447	24.397	
Medios financieros para la consecución del conjunto de indicadores de resultados b)Capítulo VIII) (<i>miles euros</i>)	49.715	47.892	31.468	31.468	27.743

OBJETIVO / ACTIVIDAD

C. Impulso de la puesta en marcha de proyectos empresariales que generen nuevos empleos o que actúen como locomotoras para el desarrollo de las industrias locales.

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
1. De resultados:					
Recursos empresariales movilizad- dos (<i>miles euros</i>)	1.459.244	1.293.483	1.027.290	543.840	479.472
Puestos de trabajo creados	4.676	4.336	3.443	3.443	2.377
2. De medios:					
Medios financieros para la consecución del conjunto de indicadores de resultados (Capítulo VIII) (<i>miles euros</i>)	381.385	357.043	326.304	326.304	287.683