Presupuestos Generales del Estado

Presupuesto por programas y memoria de objetivos. Tomo VII (Sección 17)

NIPO: 185-20-068-2

ÍNDICE

Página

SECCIÓN 17. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

ESTRUCTURA DE POLÍTICAS Y PROGRAMAS..... 3

PRESUPUESTO POR PROGRAMAS

ESTADO DE GASTOS..... 9

RESUMEN ORGÁNICO POR PROGRAMAS DEL PRESUPUESTO DE GASTOS..... 83

RESUMEN ECONÓMICO POR PROGRAMAS DEL PRESUPUESTO DE GASTOS..... 89

MEMORIA DE OBJETIVOS DE LOS PROGRAMAS DEL SECTOR

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS OBJETIVOS DEL SECTOR..... 97

DESCRIPCIÓN DE LOS PROGRAMAS DEL SECTOR..... 107

Programa 260A. Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia..... 109

Programa 261N. Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda..... 117

Programa 261O. Ordenación y fomento de la edificación..... 133

Programa 261P. Urbanismo y política del suelo..... 147

Programa 441M. Subvenciones y apoyo al transporte terrestre..... 161

Programa 441N. Subvenciones y apoyo al transporte marítimo..... 177

Programa 441O. Subvenciones y apoyo al transporte aéreo..... 183

Programa 441P. Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías..... 193

Programa 450A. Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia..... 199

Programa 451M. Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo..... 209

Programa 451N. Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana..... 217

Programa 453A. Infraestructura del transporte ferroviario..... 233

Programa 453B. Creación de infraestructura de carreteras..... 247

Programa 453C. Conservación y explotación de carreteras..... 255

Programa 453M. Ordenación e inspección del transporte terrestre..... 263

Programa 453N. Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria..... 287

Programa 453O. Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.... 315

Programa 454M. Regulación y seguridad del tráfico marítimo..... 325

Programa 454O. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos..... 363

Programa 455M. Regulación y supervisión de la aviación civil..... 373

ÍNDICE

	Página
Programa 455O. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	405
Programa 460A. Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	415
Programa 467B. Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras	425
Programa 467G. Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información	431
Programa 491N. Servicio postal universal	437
Programa 495A. Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	443
Programa 497M. Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	465

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Sección 17. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Estructura de políticas y programas

ESTRUCTURA DE POLÍTICAS Y PROGRAMAS

POLÍTICA	GRUPO	PROGRAMA
26 Acceso a la vivienda y fomento de la edificación	260 Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	260A Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia
	261 Acceso a la vivienda y fomento de la edificación	261N Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda
		261O Ordenación y fomento de la edificación
		261P Urbanismo y política del suelo
44 Subvenciones al transporte	441 Subvenciones al transporte	441M Subvenciones y apoyo al transporte terrestre
		441N Subvenciones y apoyo al transporte marítimo
		441O Subvenciones y apoyo al transporte aéreo
		441P Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías
45 Infraestructuras y Ecosistemas Resilienntes	450 Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	450A Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia
	451 Administración general de infraestructuras	451M Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo
		451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
	453 Infraestructuras del transporte terrestre	453A Infraestructura del transporte ferroviario
		453B Creación de infraestructura de carreteras
		453C Conservación y explotación de carreteras
		453M Ordenación e inspección del transporte terrestre
		453N Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria
		453O Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

ESTRUCTURA DE POLÍTICAS Y PROGRAMAS

POLÍTICA	GRUPO	PROGRAMA
45 Infraestructuras y Ecosistemas Resilienntes	454 Infraestructuras del transporte marítimo	454M Regulación y seguridad del tráfico marítimo
		454O Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos
	455 Infraestructuras del transporte aéreo	455M Regulación y supervisión de la aviación civil
		455O Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
46 Investigación, desarrollo, innovación y digitalización	460 Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	460A Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia
	467 Investigación y desarrollo en otros sectores	467G Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información
		467B Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras
49 Otras actuaciones de carácter económico	491 Comunicaciones	491N Servicio postal universal
	495 Cartografía, meteorología y metrología	495A Desarrollo y aplicación de la información geográfica española
	497 Servicios Marítimos	497M Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Presupuesto por programas

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Estado de gastos

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 260A Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	1.651.000,00
		TOTAL Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	1.651.000,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 260A Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**11.000,00**		**11.000,00**
68	Inversiones reales: Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	11.000,00		11.000,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**1.640.000,00**		**1.640.000,00**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	10.000,00		10.000,00
75	A Comunidades Autónomas	1.580.000,00		1.580.000,00
76	A Entidades Locales	50.000,00		50.000,00
	TOTAL	**1.651.000,00**		**1.651.000,00**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 261N Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.09		DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y SUELO		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		1.846,13
	13	Laborales		165,55
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		200,00
	16000	Seguridad Social	200,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		2.270,98
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		241,30
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	59,40	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		241,30
	3	GASTOS FINANCIEROS		
	35	Intereses de demora y otros gastos financieros		1.900,00
	359	Otros gastos financieros		1.900,00
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		1.900,00
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		5.000,00
	481	Bonificación de gastos e intereses por concesión de préstamos a arrendatarios en situación de vulnerabilidad por el COVID-19		5.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		5.000,00
	6	INVERSIONES REALES		333,50
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		3.991,89
	740	SEPES		3.906,89
	74001	SEPES Ciudad Autónoma de Ceuta	3.806,89	
	74002	SEPES Ciudad Autónoma de Melilla	100,00	
	742	Línea ICO		45,00
	743	Otras transferencias en materia de vivienda		40,00
	75	A Comunidades Autónomas		354.255,60
	753	Subvenciones Estatales Planes de Vivienda		354.255,60
	76	A Entidades Locales		29.640,00
	765	Al Ayuntamiento de Barcelona para la promoción de viviendas en alquiler asequible o social (Plan 20.000)		11.740,88
	766	A entidades locales para la promoción de viviendas en alquiler asequible o social (Plan 20.000)		13.899,12
	76601	Área Metropolitana de Barcelona. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	5.399,12	

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	76602	Ayuntamiento de Sevilla. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	4.000,00	
	76603	Ayuntamiento de Ibiza. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	1.000,00	
	76604	Consell Insular de Mallorca. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	3.000,00	
	76605	Ayuntamiento de Menorca. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	500,00	
	768	Lorca. Vivienda		3.000,00
	769	Las Rehoyas (Las Palmas de Gran Canaria). Renovación urbana		1.000,00
	78	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**72.625,00**
	782	Ayudas para renta básica de emancipación de jóvenes, subsidiación de préstamos y otros apoyos a la vivienda		72.600,00
	784	Asociación Española de Gestores Públicos de Vivienda y Suelo		25,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**460.512,49**
	8	**ACTIVOS FINANCIEROS**		
	87	**Aportaciones patrimoniales**		**100.360,00**
	871	SEPES. Plan 20.000 viviendas		100.360,00
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS		**100.360,00**
	9	**PASIVOS FINANCIEROS**		
	94	**Devolución de depósitos y fianzas**		**150,00**
	941	Devolución de fianzas		150,00
		TOTAL PASIVOS FINANCIEROS		**150,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y SUELO		**570.768,27**
		TOTAL Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda		**570.768,27**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 261N Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.09		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**2.270,98**		**2.270,98**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	1.846,13		1.846,13
13	Laborales	165,55		165,55
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	200,00		200,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**241,30**		**241,30**
22	Material, suministros y otros	241,30		241,30
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**1.900,00**		**1.900,00**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	1.900,00		1.900,00
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**5.000,00**		**5.000,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	5.000,00		5.000,00
6	**INVERSIONES REALES**	**333,50**		**333,50**
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	333,50		333,50
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**460.512,49**		**460.512,49**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	3.991,89		3.991,89
75	A Comunidades Autónomas	354.255,60		354.255,60
76	A Entidades Locales	29.640,00		29.640,00
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	72.625,00		72.625,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**100.360,00**		**100.360,00**
87	Aportaciones patrimoniales	100.360,00		100.360,00
9	**PASIVOS FINANCIEROS**	**150,00**		**150,00**
94	Devolución de depósitos y fianzas	150,00		150,00
	TOTAL	**570.768,27**		**570.768,27**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 261O Ordenación y fomento de la edificación

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.10		DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		1.438,71
	13	Laborales		129,89
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		180,00
	16000	Seguridad Social	180,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		1.807,90
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		972,25
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	970,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		972,25
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		150,00
	483	Premios Casa de la Arquitectura		90,00
	488	Premios Nacionales de Arquitectura, Urbanismo y Vivienda		60,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		150,00
	6	INVERSIONES REALES		23.773,09
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		1.256,49
	741	Acción Cultural Española: Bienal de Venecia		250,00
	742	Al Consorcio de la Ciudad de Cuenca. Rehabilitación de la Casa del Corregidor para Archivo Municipal		1.000,00
	748	Actuaciones relacionadas con el 1% Cultural		6,49
	75	A Comunidades Autónomas		71,49
	751	Actuaciones relacionadas con el 1% Cultural		6,49
	758	Organismos públicos de Comunidades Autónomas		65,00
	75800	Fundación General de la Universidad Politécnica de Madrid. Edificación Sostenible	50,00	
	75809	Universidad de Castilla-La Mancha	15,00	
	76	A Entidades Locales		6,49
	764	Actuaciones relacionadas con el 1 % Cultural		6,49
	77	A empresas privadas		6,49
	770	Actuaciones relacionadas con el 1 % Cultural		6,49
	78	A familias e instituciones sin fines de lucro		1.566,49
	783	Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. EUROPAN		100,00
	785	Consejo Superior de Arquitectos de España. Bienales de Arquitectura (Española e Iberoamericana)		350,00

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	786	Fundación Mies Van der Rohe		60,00
	787	Otras transferencias a fundaciones y entidades sin fines de lucro		1.050,00
	78701	Fundación DOCOMOMO	40,00	
	78702	Green Building Council - España	120,00	
	78706	Fundación Caja de Arquitectos, para la elaboración de la web de promoción y difusión de la arquitectura	325,00	
	78707	Fundación Arquitectura y Sociedad	60,00	
	78708	Fundación Alejandro de la Sota	60,00	
	78711	Fundación Arquitectura Contemporánea	10,00	
	78713	Asociación Culture Care para celebración de Open House. Madrid	15,00	
	78714	A la Fundación ICO	60,00	
	78715	Asociación Municipios del Camino de Santiago. Plan Director	25,00	
	78716	Consejo Superior de Colegio de Arquitectos de España. Foro UIA-Madrid 2021	100,00	
	78717	Fundación Norman Foster	60,00	
	78718	Fundación Caja de arquitectos. Young Architect Program	100,00	
	78719	Fundación Miralles	60,00	
	78720	Asociación WIRES	15,00	
	789	Actuaciones relacionadas con el 1 % Cultural		6,49
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**2.907,45**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		**29.610,69**
		TOTAL Ordenación y fomento de la edificación		**29.610,69**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 261O Ordenación y fomento de la edificación

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.10		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**1.807,90**		**1.807,90**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	1.438,71		1.438,71
13	Laborales	129,89		129,89
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	180,00		180,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**972,25**		**972,25**
22	Material, suministros y otros	972,25		972,25
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**150,00**		**150,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	150,00		150,00
6	**INVERSIONES REALES**	**23.773,09**		**23.773,09**
61	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general	23.323,09		23.323,09
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	450,00		450,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**2.907,45**		**2.907,45**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	1.256,49		1.256,49
75	A Comunidades Autónomas	71,49		71,49
76	A Entidades Locales	6,49		6,49
77	A empresas privadas	6,49		6,49
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	1.566,49		1.566,49
	TOTAL	**29.610,69**		**29.610,69**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 261P Urbanismo y política del suelo

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.09		DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y SUELO		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	12	Funcionarios		284,92
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		40,00
	16000	Seguridad Social	40,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		324,92
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		120,00
	22706	Estudios y trabajos técnicos	120,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		120,00
	6	INVERSIONES REALES		333,84
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y SUELO		778,76
17.10		DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	12	Funcionarios		353,66
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		55,00
	16000	Seguridad Social	55,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		408,66
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		254,00
	22706	Estudios y trabajos técnicos	254,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		254,00
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		60,00
	482	Premios Agenda Urbana		60,00
	49	Al exterior		45,00
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		45,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		105,00
	6	INVERSIONES REALES		50,00
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	78	A familias e instituciones sin fines de lucro		160,00
	780	A fundaciones, instituciones y asociaciones sin ánimo de lucro		160,00
	78001	Instituto Juan de Herrera. Observatorio vulnerabilidad urbana	60,00	

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	78002	Federación Española de Municipios y Provincias para la difusión e implementación de las nuevas políticas de desarrollo urbano sostenible	100,00	
	79	**Al exterior**		**110,00**
	790	ONU-Habitat		110,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**270,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		**1.087,66**
		TOTAL Urbanismo y política del suelo		**1.866,42**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 261P Urbanismo y política del suelo

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.09	17.10	Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**324,92**	**408,66**	**733,58**
12	Funcionarios	284,92	353,66	638,58
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	40,00	55,00	95,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**120,00**	**254,00**	**374,00**
22	Material, suministros y otros	120,00	254,00	374,00
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		**105,00**	**105,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro		60,00	60,00
49	Al exterior		45,00	45,00
6	**INVERSIONES REALES**	**333,84**	**50,00**	**383,84**
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	333,84	50,00	383,84
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		**270,00**	**270,00**
78	A familias e instituciones sin fines de lucro		160,00	160,00
79	Al exterior		110,00	110,00
	TOTAL	**778,76**	**1.087,66**	**1.866,42**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.20		SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA		
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	45	A Comunidades Autónomas		572,00
	457	Subvenciones a Comunidades Autónomas		572,00
	45700	Subvención directa a la Xunta de Galicia por la gratuidad de la conexión de la AG-55 con el Acceso al Puerto Exterior de A Coruña	272,00	
	45701	Subvención directa a la Xunta de Galicia por la gratuidad de la conexión de la AG-55 con el Acceso al Puerto Exterior de la Coruña. Obligaciones de ejercicios anteriores	300,00	
	47	A empresas privadas		105.865,16
	470	Para compensar a sociedades concesionarias de autopistas según normativa		83.041,29
	47000	Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española S.A., por la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en enlaces de La Rioja de la autopista Bilbao-Zaragoza (R.D. 2027/2009, de 23 de diciembre)	4.800,00	
	47001	Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S.A., por bonificaciones en el peaje de los recorridos entre Zaragoza y Gallur (R.D. 1574/2009, de 9 de octubre y R.D. 920/2013, de 22 de noviembre)	3.908,03	
	47003	Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S.A., por las reducciones de peaje en la autopista AP-68 a su paso por La Rioja (R.D.584/2014, de 4 de julio)	1.306,54	
	47010	Autopistas, Concesionaria Española, S.A., por bonificaciones en el peaje de los recorridos entre Alfajarín y Fraga (R.D. 1575/2009, de 9 de octubre y R.D. 919/2013, de 22 de noviembre)	3.699,01	
	47020	Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A., por la rebaja del 50% del peaje a los vehículos ligeros en la autopista León-Campomanes (Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre)	1.801,44	
	47021	Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A., por la rebaja del 30% del peaje a los vehículos pesados en la autopista León-Campomanes (Real Decreto 86/2006, de 27 de enero)	4.359,16	
	47030	Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A., por la supresión del peaje de los movimientos O Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala e inversos (Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo)	8.236,96	
	473	Para compensar la pérdida de ingresos por la rebaja de las tarifas de peaje		22.823,87
	47304	Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado por desvíos de vehículos pesados y ligeros en itinerarios de N-II, N-240 y N-340, hacia AP-2 y AP-7	13.250,87	
	47312	Para compensar por obligaciones de ejercicios anteriores a Autopistas Concesionaria Española S.A., por las reducciones de peaje en la autopista AP-7 a su paso por Girona	5.750,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		106.437,16
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA		106.437,16
17.39		DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE		
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 441M Subvenciones y apoyo al transporte terrestre

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
	44	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**	**1.205.344,00**
	442	Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para la compensación de las Obligaciones de Servicio Público, pendiente de liquidación	972.700,00
	443	Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para adquisición de material rodante	1,00
	447	Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para compensar los servicios de transporte de cercanías y regionales traspasados a la Comunidad Autónoma de Cataluña, correspondientes al ejercicio anterior, pendientes de liquidación	232.638,00
	449	Ayudas al transporte ferroviario de mercancías	5,00
	45	**A Comunidades Autónomas**	**321.695,52**
	451	A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, para la financiación del transporte regular de viajeros	109.301,52
	453	A la Comunidad Autónoma de Canarias para la financiación de las necesidades correspondientes al transporte regular de viajeros de las distintas Islas Canarias	47.500,00
	454	Al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, para la financiación del transporte regular de viajeros	126.894,00
	458	A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, para la financiación del transporte regular de viajeros	38.000,00
	46	**A Entidades Locales**	**51.054,74**
	462	A corporaciones locales para cofinanciar los servicios de transporte colectivo urbano	51.054,74
	47	**A empresas privadas**	**15.007,40**
	471	Garantía de intereses para ferrocarriles secundarios	2,40
	473	Transporte regular de viajeros por carretera. Obligaciones de Servicio Público	15.000,00
	479	Ayudas al transporte ferroviario de mercancías	5,00
	48	**A familias e instituciones sin fines de lucro**	**10.000,00**
	482	Para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas	10.000,00
	49	**Al exterior**	**234,59**
	492	Cuotas a Organismos Internacionales	234,59
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	**1.603.336,25**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE	**1.603.336,25**
		TOTAL Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	**1.709.773,41**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 441M Subvenciones y apoyo al transporte terrestre

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.20	17.39	Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**106.437,16**	**1.603.336,25**	**1.709.773,41**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		1.205.344,00	1.205.344,00
45	A Comunidades Autónomas	572,00	321.695,52	322.267,52
46	A Entidades Locales		51.054,74	51.054,74
47	A empresas privadas	105.865,16	15.007,40	120.872,56
48	A familias e instituciones sin fines de lucro		10.000,00	10.000,00
49	Al exterior		234,59	234,59
	TOTAL	**106.437,16**	**1.603.336,25**	**1.709.773,41**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 441N Subvenciones y apoyo al transporte marítimo

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.32		DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE	
	3	GASTOS FINANCIEROS	
	35	Intereses de demora y otros gastos financieros	16,31
	353	Intereses de demora por Sentencias, Recursos y Reclamaciones, incluidas obligaciones de ejercicios anteriores	16,31
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS	16,31
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	
	44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	15.433,34
	442	Compensación económica a Empresas Públicas o privadas de transporte marítimo por la prestación del servicio de navegaciones de interés público	15.433,34
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro	154.249,92
	481	Para satisfacer la bonificación a residentes no peninsulares por traslado a la Península y regreso por vía marítima, así como por los traslados interinsulares	144.249,92
	484	Para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas	10.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	169.683,26
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE	169.699,57
		TOTAL Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	169.699,57

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 441N Subvenciones y apoyo al transporte marítimo

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.32		Total
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**16,31**		**16,31**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	16,31		16,31
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**169.683,26**		**169.683,26**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	15.433,34		15.433,34
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	154.249,92		154.249,92
	TOTAL	**169.699,57**		**169.699,57**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 441O Subvenciones y apoyo al transporte aéreo

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.34		DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	
	47	A empresas privadas	7.135,92
	470	Contrato de Servicio de Transporte aéreo para satisfacer Obligaciones de Servicio Público en Canarias	2.635,92
	471	Contrato de Servicio de Transporte aéreo para satisfacer Obligaciones de Servicio Público en Menorca	1.500,00
	472	Contrato de Servicio de Transporte aéreo para satisfacer Obligaciones de Servicio Público en Melilla	3.000,00
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro	656.950,00
	483	Subvención al tráfico aéreo regular	652.500,00
	487	Para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte aéreo expedidos a familias numerosas	4.450,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	664.085,92
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	664.085,92
		TOTAL Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	664.085,92

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 441O Subvenciones y apoyo al transporte aéreo

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.34		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**664.085,92**		**664.085,92**
47	A empresas privadas	7.135,92		7.135,92
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	656.950,00		656.950,00
	TOTAL	**664.085,92**		**664.085,92**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 441P Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.20		SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	
	47	A empresas privadas	77.247,03
	471	Transporte del plátano de Canarias	10.000,00
	478	Subvención al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en territorios extrapeninsulares de acuerdo con la legislación vigente	67.247,03
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	77.247,03
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	77.247,03
		TOTAL Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	77.247,03

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 441P Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.20		Total
4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	77.247,03		77.247,03
47	A empresas privadas	77.247,03		77.247,03
	TOTAL	77.247,03		77.247,03

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 450A Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	
	742	A ADIF para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	675.000,00
	743	A ENAIRE para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	28.500,00
	744	A RENFE Viajeros, S.A. para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	13.200,00
	745	A Puertos del Estado para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	140.000,00
	746	A ADIF-Alta Velocidad para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	1.285.000,00
		TOTAL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	3.301.346,19
		TOTAL Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	3.301.346,19

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 450A Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**15.000,00**		**15.000,00**
47	A empresas privadas	15.000,00		15.000,00
6	**INVERSIONES REALES**	**164.646,19**		**164.646,19**
68	Inversiones reales: Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	164.646,19		164.646,19
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**3.121.700,00**		**3.121.700,00**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	2.224.200,00		2.224.200,00
75	A Comunidades Autónomas	112.500,00		112.500,00
76	A Entidades Locales	262.500,00		262.500,00
77	A empresas privadas	522.500,00		522.500,00
	TOTAL	**3.301.346,19**		**3.301.346,19**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 451M Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.101		CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	15	Incentivos al rendimiento		1.283,11
	150	Productividad		1.134,83
	151	Gratificaciones		148,28
	16000	Seguridad Social	3.503,87	
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	50,00	
	16204	Acción social	63,65	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		20.806,34
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	202	Arrendamientos de edificios y otras construcciones		2,22
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	1,64	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	849,14	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		5.504,74
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		95,30
	481	Becas del CEDEX		31,20
	482	Cuotas a asociaciones técnicas nacionales		14,10
	486	Ayudas por jubilación al personal del CEDEX		50,00
	49	Al exterior		60,50
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		60,50
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		155,80
	6	INVERSIONES REALES		2.500,00
	8	ACTIVOS FINANCIEROS		
	83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público		38,32
	830	Préstamos a corto plazo		19,00
	831	Préstamos a largo plazo		19,32
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS		38,32
		TOTAL CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS		29.005,20
		TOTAL Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo		29.005,20

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451M Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.101		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**20.806,34**		**20.806,34**
12	Funcionarios	11.439,76		11.439,76
13	Laborales	3.683,19		3.683,19
14	Otro personal	647,24		647,24
15	Incentivos al rendimiento	1.283,11		1.283,11
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	3.753,04		3.753,04
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**5.504,74**		**5.504,74**
20	Arrendamientos y cánones	29,17		29,17
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	1.018,34		1.018,34
22	Material, suministros y otros	3.959,63		3.959,63
23	Indemnizaciones por razón del servicio	438,98		438,98
24	Gastos de publicaciones	58,62		58,62
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**155,80**		**155,80**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	95,30		95,30
49	Al exterior	60,50		60,50
6	**INVERSIONES REALES**	**2.500,00**		**2.500,00**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	800,00		800,00
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.175,00		1.175,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	525,00		525,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**38,32**		**38,32**
83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público	38,32		38,32
	TOTAL	**29.005,20**		**29.005,20**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.01		MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		666,60
	11	Personal eventual		755,83
	12	Funcionarios		28.835,20
	13	Laborales		6.297,72
	15	Incentivos al rendimiento		13.706,25
	150	Productividad		12.823,84
	151	Gratificaciones		882,41
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		6.038,63
	16000	Seguridad Social	4.121,68	
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	624,10	
	16201	Economatos y comedores	40,65	
	16204	Acción social	595,98	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		56.300,23
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	20	Arrendamientos y cánones		868,66
	202	Arrendamientos de edificios y otras construcciones		755,00
	21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		5.324,89
	22	Material, suministros y otros		15.941,44
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	107,25	
	22510	Tributos. Obligaciones de ejercicios anteriores	3.359,00	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	47,21	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	83,37	
	23	Indemnizaciones por razón del servicio		2.821,32
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		24.956,31
	3	GASTOS FINANCIEROS		
	35	Intereses de demora y otros gastos financieros		10,31
	352	Intereses de demora		10,31
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		10,31
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		952,84
	480	Cuotas y contribuciones a Organismos e Instituciones Nacionales		82,55
	48001	Cuotas y contribuciones a Organismos e Instituciones Nacionales. Obligaciones de ejercicios anteriores	21,07	
	481	A los Colegios profesionales y Consejos Generales de Colegios Profesionales para la formación en BIM		215,00
	482	Asociación Recreativo Cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana		6,94
	484	Asociación de Padres de la Guardería Jardín de Infancia del MITMA, para las actividades propias del Centro		180,25

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	485	Premio Nacional de Ingeniería Civil		31,47
	486	Premios por jubilación al personal del Departamento		324,26
	487	Programa becas Fullbright		95,37
	489	Cuotas patronales de las becas para programas		17,00
	49	**Al exterior**		**68,00**
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		68,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**1.020,84**
	6	**INVERSIONES REALES**		**7.707,44**
	8	**ACTIVOS FINANCIEROS**		
	83	**Concesión de préstamos fuera del Sector Público**		**153,78**
	830	Préstamos a corto plazo		18,78
	831	Préstamos a largo plazo		135,00
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS		**153,78**
		TOTAL MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		**90.148,91**
17.02		**DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN ECONÓMICA Y PRESUPUESTOS**		
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**10,00**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	3,63	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**10,00**
	6	**INVERSIONES REALES**		**1.968,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN ECONÓMICA Y PRESUPUESTOS		**1.978,00**
17.03		**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA**		
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**77,95**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	50,70	
	24	**Gastos de publicaciones**		**241,30**
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**319,25**
	3	**GASTOS FINANCIEROS**		
	35	**Intereses de demora y otros gastos financieros**		**1,30**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	359	Otros gastos financieros		1,30
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		**1,30**
	6	**INVERSIONES REALES**		**135,39**
		TOTAL SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA		**455,94**
17.20		**SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**		
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**469,08**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	17,99	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	250,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**469,08**
	3	**GASTOS FINANCIEROS**		
	35	**Intereses de demora y otros gastos financieros**		**1.000,00**
	352	Intereses de demora		1.000,00
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		**1.000,00**
	4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		
	44	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**		**1.150,00**
	440	Fundación de los Ferrocarriles Españoles		25,00
	441	A ENAIRE para compensar los costes de los vuelos exonerados		1.125,00
	45	**A Comunidades Autónomas**		**50,00**
	456	Subvención nominativa al Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) de la Universidad Politécnica de Madrid para el Observatorio de la Movilidad Metropolitana		50,00
	47	**A empresas privadas**		**1.640,13**
	472	Subvención al funcionamiento de las Autopistas del Mar entre España y Francia		1.640,13
	48	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**70,00**
	489	Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental		70,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**2.910,13**
	6	**INVERSIONES REALES**		**5.856,02**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	74	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**		**16.961,68**
	741	Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, S.A. (SECEGSA)		50,00
	748	Al Consorcio de Valencia 2007 para el pago de los costes de reposición adeudados a la Autoridad Portuaria de Valencia		16.911,68

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
	75	A Comunidades Autónomas	200.000,00
	750	A la Comunidad Autónoma de Cataluña en cumplimiento de la Sentencia nº 1668/2017 de la Sala 3ª del Tribunal Supremo	200.000,00
	76	A Entidades Locales	5.000,00
	761	Estrategia Estatal por la Bicicleta	5.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	221.961,68
	8	ACTIVOS FINANCIEROS	
	85	Adquisición de acciones y participaciones del Sector Público	207.727,82
	852	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)	207.727,82
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS	207.727,82
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	439.924,73
		TOTAL Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	532.507,58

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.01	17.02	17.03
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**56.300,23**		
10	Altos cargos	666,60		
11	Personal eventual	755,83		
12	Funcionarios	28.835,20		
13	Laborales	6.297,72		
15	Incentivos al rendimiento	13.706,25		
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	6.038,63		
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**24.956,31**	**10,00**	**319,25**
20	Arrendamientos y cánones	868,66		
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	5.324,89		
22	Material, suministros y otros	15.941,44	10,00	77,95
23	Indemnizaciones por razón del servicio	2.821,32		
24	Gastos de publicaciones			241,30
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**10,31**		**1,30**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	10,31		1,30
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.020,84**		
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal			
45	A Comunidades Autónomas			
47	A empresas privadas			
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	952,84		
49	Al exterior	68,00		
6	**INVERSIONES REALES**	**7.707,44**	**1.968,00**	**135,39**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.611,10	3,86	105,18
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	3.716,46	3,86	0,21
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	2.379,88	1.960,28	30,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**			
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal			
75	A Comunidades Autónomas			
76	A Entidades Locales			
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**153,78**		
83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público	153,78		
85	Adquisición de acciones y participaciones del Sector Público			

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.01	17.02	17.03
	TOTAL	90.148,91	1.978,00	455,94

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.20		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**			**56.300,23**
10	Altos cargos			666,60
11	Personal eventual			755,83
12	Funcionarios			28.835,20
13	Laborales			6.297,72
15	Incentivos al rendimiento			13.706,25
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador			6.038,63
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**469,08**		**25.754,64**
20	Arrendamientos y cánones			868,66
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación			5.324,89
22	Material, suministros y otros	469,08		16.498,47
23	Indemnizaciones por razón del servicio			2.821,32
24	Gastos de publicaciones			241,30
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**1.000,00**		**1.011,61**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	1.000,00		1.011,61
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**2.910,13**		**3.930,97**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	1.150,00		1.150,00
45	A Comunidades Autónomas	50,00		50,00
47	A empresas privadas	1.640,13		1.640,13
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	70,00		1.022,84
49	Al exterior			68,00
6	**INVERSIONES REALES**	**5.856,02**		**15.666,85**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	100,00		1.820,14
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios			3.720,53
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	5.756,02		10.126,18
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**221.961,68**		**221.961,68**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	16.961,68		16.961,68
75	A Comunidades Autónomas	200.000,00		200.000,00
76	A Entidades Locales	5.000,00		5.000,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**207.727,82**		**207.881,60**
83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público			153,78
85	Adquisición de acciones y participaciones del Sector Público	207.727,82		207.727,82

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 451N Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.20		Total
	TOTAL	439.924,73		532.507,58

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453A Infraestructura del transporte ferroviario

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.40		DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		1.754,42
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		260,00
	16000	Seguridad Social	260,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		2.073,72
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		399,25
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		399,25
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		171.250,00
	441	Sociedad "Línea Figueras-Perpiñan S.A" para la explotación y mantenimiento de la sección internacional de la linea ferroviaria entre España y Francia		1.250,00
	443	ADIF para administración de red		120.000,00
	444	ADIF-Alta Velocidad para administración de red		50.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		171.250,00
	6	INVERSIONES REALES		12.000,00
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		37.000,00
	746	ADIF para inversiones red convencional		37.000,00
	75	A Comunidades Autónomas		70.080,00
	751	Convenio con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarril		10.000,00
	752	A la comunidad Autónoma de Euskadi por la disposición adicional cuarta de la Ley 12/2002 y disposiciones concordantes		58.080,00
	754	A la Comunidad de Castilla y León para potenciación de las infraestructuras industriales en Villadangos del Páramo		2.000,00
	76	A Entidades Locales		10.000,00
	762	Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife en materia de ferrocarriles		5.000,00
	763	Convenio con el Cabildo Insular de Gran Canaria en materia de ferrocarril		5.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		117.080,00
	8	ACTIVOS FINANCIEROS		
	87	Aportaciones patrimoniales		1.366.084,95
	871	ADIF-Alta Velocidad		466.173,95
	872	ADIF para amortización de deuda a largo plazo		57.679,00

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
	873	ADIF	842.232,00
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS	1.366.084,95
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	1.668.887,92
		TOTAL Infraestructura del transporte ferroviario	1.668.887,92

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453A Infraestructura del transporte ferroviario

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.40		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**2.073,72**		**2.073,72**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	1.754,42		1.754,42
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	260,00		260,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**399,25**		**399,25**
22	Material, suministros y otros	399,25		399,25
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**171.250,00**		**171.250,00**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	171.250,00		171.250,00
6	**INVERSIONES REALES**	**12.000,00**		**12.000,00**
60	Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general	10.500,00		10.500,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	1.500,00		1.500,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**117.080,00**		**117.080,00**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	37.000,00		37.000,00
75	A Comunidades Autónomas	70.080,00		70.080,00
76	A Entidades Locales	10.000,00		10.000,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**1.366.084,95**		**1.366.084,95**
87	Aportaciones patrimoniales	1.366.084,95		1.366.084,95
	TOTAL	**1.668.887,92**		**1.668.887,92**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453B Creación de infraestructura de carreteras

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.38		DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		17.464,91
	13	Laborales		13.367,88
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		4.681,00
	16000	Seguridad Social	4.681,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		35.573,09
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		758,56
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	85,75	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		758,56
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	46	A Entidades Locales		50,00
	461	Convenio con la Comarca del Alto Gállego. Obligaciones de ejercicios anteriores		50,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		50,00
	6	INVERSIONES REALES		
	602	Destinado a atender los efectos derivados de la resolución de los contratos de concesión de obra pública		1,00
	609	Expropiaciones, modificados adicionales y otras incidencias de inversiones de ejercicios anteriores		36.836,22
	619	Expropiaciones, modificados adicionales y otras incidencias de ejercicios anteriores		7.978,34
		TOTAL INVERSIONES REALES		988.719,11
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	75	A Comunidades Autónomas		219.410,00
	752	Convenio con la Generalitat de Cataluña sobre la B-23		2.000,00
	754	Subvención a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha		210,00
	755	Convenio con la Comunidad Autónoma de Canarias		200.000,00
	758	Convenios con Comunidades Autónomas		12.200,00
	75801	Al Gobierno de Navarra para actuaciones en la N-121 de su titularidad que den continuidad a la Red de carreteras del Estado en la Comunidad Foral	12.000,00	
	75802	Convenio con la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Plasencia	200,00	
	759	Convenio con la Comunidad Autónoma de Murcia. Autovía Zeneta-Santomera		5.000,00
	76	A Entidades Locales		9.050,00
	763	CC.LL. por asunción de competencias derivadas del cambio de titularidad de determinados tramos de carreteras estatales a vías urbanas		1.200,00

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	766	Para financiar obras en los Convenios con los Consells Insulares de Mallorca, Menorca e Ibiza		4.000,00
	767	Convenio con el Cabildo Insular de La Palma para la mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias		1.000,00
	768	Convenios con Entidades Locales		2.850,00
	76803	Convenio con el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria para financiar el proyecto Metroguagua	1.000,00	
	76804	Convenio entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Castañeda (Cantabria) para la financiación de las obras de construcción de una pasarela peatonal sobre la carretera N-634 en el término municipal de Castañeda	350,00	
	76807	Al Ayuntamiento de Soria para la construccion de una pasarela peatonal sobre la SO-20, para conexión del polígono industrial de Soria con el barrio Las Casas	200,00	
	76809	Convenio con el Ayuntamiento de Valencia para la rehabilitación Torre Miramar	100,00	
	76810	Convenio con la Diputación Foral de Álava por obras de ampliación de la AP-1. Enlace de Armiñón	200,00	
	76811	Convenio con el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid para nuevo enlace M-50	1.000,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**228.460,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		**1.253.560,76**
		TOTAL Creación de infraestructura de carreteras		**1.253.560,76**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453B Creación de infraestructura de carreteras

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.38		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**35.573,09**		**35.573,09**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	17.464,91		17.464,91
13	Laborales	13.367,88		13.367,88
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	4.681,00		4.681,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**758,56**		**758,56**
22	Material, suministros y otros	758,56		758,56
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**50,00**		**50,00**
46	A Entidades Locales	50,00		50,00
6	**INVERSIONES REALES**	**988.719,11**		**988.719,11**
60	Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general	795.035,76		795.035,76
61	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general	192.351,91		192.351,91
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	1.331,44		1.331,44
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**228.460,00**		**228.460,00**
75	A Comunidades Autónomas	219.410,00		219.410,00
76	A Entidades Locales	9.050,00		9.050,00
	TOTAL	**1.253.560,76**		**1.253.560,76**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453C Conservación y explotación de carreteras

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.38		DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	12	Funcionarios		6.984,44
	13	Laborales		9.828,92
	14	Otro personal		300,90
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		3.280,61
	16000	Seguridad Social	3.280,61	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		20.394,87
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		50,00
	22	Material, suministros y otros		30.892,54
	22706	Estudios y trabajos técnicos	2,61	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		30.942,54
	6	INVERSIONES REALES		
	619	Expropiaciones, modificados adicionales y otras incidencias de ejercicios anteriores		9.655,17
		TOTAL INVERSIONES REALES		1.032.980,89
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		1.084.318,30
		TOTAL Conservación y explotación de carreteras		1.084.318,30

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 453C Conservación y explotación de carreteras

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.38		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**20.394,87**		**20.394,87**
12	Funcionarios	6.984,44		6.984,44
13	Laborales	9.828,92		9.828,92
14	Otro personal	300,90		300,90
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	3.280,61		3.280,61
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**30.942,54**		**30.942,54**
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	50,00		50,00
22	Material, suministros y otros	30.892,54		30.892,54
6	**INVERSIONES REALES**	**1.032.980,89**		**1.032.980,89**
61	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general	1.032.570,90		1.032.570,90
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	409,99		409,99
	TOTAL	**1.084.318,30**		**1.084.318,30**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453M Ordenación e inspección del transporte terrestre

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.39		DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		4.401,87
	13	Laborales		142,46
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		415,00
	16000	Seguridad Social	415,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		5.018,63
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		1.182,55
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	987,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		1.182,55
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		92,00
	480	Comité Nacional del Transporte por Carretera (Actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)		80,00
	481	I T S. España (Sistemas Inteligentes de Transporte)		12,00
	49	Al exterior		15,00
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		15,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		107,00
	6	INVERSIONES REALES		3.200,00
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	77	A empresas privadas		9.946,00
	772	Programa de medidas para la mejora del sector del transporte por carretera		9.946,00
	78	A familias e instituciones sin fines de lucro		3.842,00
	781	Programa de apoyo a Instituciones y Entidades sin fines de lucro relacionadas con el transporte por carretera		3.842,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		13.788,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE		23.296,18
		TOTAL Ordenación e inspección del transporte terrestre		23.296,18

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453M Ordenación e inspección del transporte terrestre

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.39		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**5.018,63**		**5.018,63**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	4.401,87		4.401,87
13	Laborales	142,46		142,46
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	415,00		415,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**1.182,55**		**1.182,55**
22	Material, suministros y otros	1.182,55		1.182,55
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**107,00**		**107,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	92,00		92,00
49	Al exterior	15,00		15,00
6	**INVERSIONES REALES**	**3.200,00**		**3.200,00**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.100,00		1.100,00
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.716,00		1.716,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	384,00		384,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**13.788,00**		**13.788,00**
77	A empresas privadas	9.946,00		9.946,00
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	3.842,00		3.842,00
	TOTAL	**23.296,18**		**23.296,18**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453N Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.302		AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	15	Incentivos al rendimiento		820,71
	150	Productividad		767,92
	151	Gratificaciones		52,79
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	55,00	
	16204	Acción social	20,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		6.794,13
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	64,00	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,34	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	20,00	
		TOTAL AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA		14.317,63
		TOTAL Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria		14.317,63

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 453N Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.302		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**6.794,13**		**6.794,13**
10	Altos cargos	97,67		97,67
12	Funcionarios	4.544,35		4.544,35
13	Laborales	690,18		690,18
15	Incentivos al rendimiento	820,71		820,71
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	641,22		641,22
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**1.806,08**		**1.806,08**
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	353,54		353,54
22	Material, suministros y otros	1.153,54		1.153,54
23	Indemnizaciones por razón del servicio	299,00		299,00
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**101,07**		**101,07**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	101,07		101,07
6	**INVERSIONES REALES**	**5.616,35**		**5.616,35**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	50,38		50,38
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	9,00		9,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	5.556,97		5.556,97
	TOTAL	**14.317,63**		**14.317,63**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 453O Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.01		MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	12	Funcionarios		409,61
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		50,00
	16000	Seguridad Social	50,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		459,61
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		50,00
	22706	Estudios y trabajos técnicos	50,00	
	23	Indemnizaciones por razón del servicio		52,00
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		102,00
		TOTAL MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		561,61
		TOTAL Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios		561,61

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 453O Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.01		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**459,61**		**459,61**
12	Funcionarios	409,61		409,61
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	50,00		50,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**102,00**		**102,00**
22	Material, suministros y otros	50,00		50,00
23	Indemnizaciones por razón del servicio	52,00		52,00
	TOTAL	**561,61**		**561,61**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 454M Regulación y seguridad del tráfico marítimo

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.32		DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		24.673,11
	13	Laborales		1.662,14
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		2.080,00
	16000	Seguridad Social	2.080,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		28.474,55
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		3.707,07
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	50,00	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	477,10	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		3.707,07
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		350,00
	483	ANAVE por los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas		300,00
	485	Fundación Correillo La Palma		50,00
	49	Al exterior		117,00
	491	Cuotas a Organismos Internacionales		117,00
	49104	Cuota a la Patrulla del Hielo en el Atlántico Norte, derivada del Convenio Internacional SOLAS. Obligaciones de ejercicios anteriores	25,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		467,00
	6	INVERSIONES REALES		2.300,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE		34.948,62
		TOTAL Regulación y seguridad del tráfico marítimo		34.948,62

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 454M Regulación y seguridad del tráfico marítimo

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.32		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**28.474,55**		**28.474,55**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	24.673,11		24.673,11
13	Laborales	1.662,14		1.662,14
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	2.080,00		2.080,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**3.707,07**		**3.707,07**
22	Material, suministros y otros	3.707,07		3.707,07
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**467,00**		**467,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	350,00		350,00
49	Al exterior	117,00		117,00
6	**INVERSIONES REALES**	**2.300,00**		**2.300,00**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.325,55		1.325,55
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	594,45		594,45
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	380,00		380,00
	TOTAL	**34.948,62**		**34.948,62**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 454O Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.01		MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	12	Funcionarios		494,82
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		60,00
	16000	Seguridad Social	60,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		554,82
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		10,00
	22706	Estudios y trabajos técnicos	10,00	
	23	Indemnizaciones por razón del servicio		55,30
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		65,30
	6	INVERSIONES REALES		40,00
		TOTAL MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		660,12
		TOTAL Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos		660,12

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 454O Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.01		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**554,82**		**554,82**
12	Funcionarios	494,82		494,82
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	60,00		60,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**65,30**		**65,30**
22	Material, suministros y otros	10,00		10,00
23	Indemnizaciones por razón del servicio	55,30		55,30
6	**INVERSIONES REALES**	**40,00**		**40,00**
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	40,00		40,00
	TOTAL	**660,12**		**660,12**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 455M Regulación y supervisión de la aviación civil

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.34		DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		2.507,54
	13	Laborales		199,00
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		220,00
	16000	Seguridad Social	220,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		2.985,84
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		1.480,62
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	1.217,17	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		1.480,62
	3	GASTOS FINANCIEROS		
	35	Intereses de demora y otros gastos financieros		0,19
	352	Intereses de demora		0,19
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		0,19
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		600,00
	440	A la Fundación ENAIRE, para la organización de la II Cumbre Global de Género en Aviación (II Global Aviation Gender Summit)		600,00
	49	Al exterior		1.755,31
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		1.755,31
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		2.355,31
	6	INVERSIONES REALES		3.776,68
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL		10.598,64
17.301		AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	15	Incentivos al rendimiento		1.497,61
	150	Productividad		1.460,40
	151	Gratificaciones		37,21
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	400,00	
	16204	Acción social	48,48	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		22.963,72
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	50,16	

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,34	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	36.195,20	
		TOTAL AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA		74.189,63
		TOTAL Regulación y supervisión de la aviación civil		84.788,27

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 455M Regulación y supervisión de la aviación civil

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.34	17.301	Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**2.985,84**	**22.963,72**	**25.949,56**
10	Altos cargos	59,30	91,20	150,50
12	Funcionarios	2.507,54	17.632,49	20.140,03
13	Laborales	199,00	409,23	608,23
15	Incentivos al rendimiento		1.497,61	1.497,61
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	220,00	3.333,19	3.553,19
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**1.480,62**	**47.080,69**	**48.561,31**
20	Arrendamientos y cánones		11,27	11,27
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		7.221,93	7.221,93
22	Material, suministros y otros	1.480,62	38.179,34	39.659,96
23	Indemnizaciones por razón del servicio		1.668,15	1.668,15
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**0,19**		**0,19**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	0,19		0,19
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**2.355,31**	**116,79**	**2.472,10**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	600,00		600,00
47	A empresas privadas		3,42	3,42
48	A familias e instituciones sin fines de lucro		113,37	113,37
49	Al exterior	1.755,31		1.755,31
6	**INVERSIONES REALES**	**3.776,68**	**4.019,43**	**7.796,11**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios		401,00	401,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	3.776,68	3.618,43	7.395,11
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**		**9,00**	**9,00**
83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público		9,00	9,00
	TOTAL	**10.598,64**	**74.189,63**	**84.788,27**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 455O Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.01		MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	12	Funcionarios		864,13
	13	Laborales		25,93
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		73,00
	16000	Seguridad Social	73,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		963,06
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		10,69
	22706	Estudios y trabajos técnicos	10,69	
	23	Indemnizaciones por razón del servicio		78,30
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		88,99
	6	INVERSIONES REALES		570,22
		TOTAL MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		1.622,27
		TOTAL Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		1.622,27

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 455O Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.01		Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**963,06**		**963,06**
12	Funcionarios	864,13		864,13
13	Laborales	25,93		25,93
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	73,00		73,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**88,99**		**88,99**
22	Material, suministros y otros	10,69		10,69
23	Indemnizaciones por razón del servicio	78,30		78,30
6	**INVERSIONES REALES**	**570,22**		**570,22**
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	570,22		570,22
	TOTAL	**1.622,27**		**1.622,27**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 460A Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	30.000,00
		TOTAL Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	30.000,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 460A Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**30.000,00**		**30.000,00**
68	Inversiones reales: Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	30.000,00		30.000,00
	TOTAL	**30.000,00**		**30.000,00**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 467B Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.101		CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS	
	6	INVERSIONES REALES	1.000,00
		TOTAL CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS	1.000,00
		TOTAL Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras	1.000,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 467B Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.101		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**1.000,00**		**1.000,00**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	560,00		560,00
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	340,00		340,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	100,00		100,00
	TOTAL	**1.000,00**		**1.000,00**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 467G Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.01		MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES	
	6	INVERSIONES REALES	980,00
		TOTAL MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES	980,00
		TOTAL Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información	980,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 467G Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.01		Total
6	INVERSIONES REALES	980,00		980,00
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	980,00		980,00
	TOTAL	980,00		980,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 491N Servicio postal universal

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.03		SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA		
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		110.000,00
	440	Sociedad Estatal Correos y Telégrafos S.A. para la prestación del Servicio Postal Universal. Pendiente de liquidación		110.000,00
	49	Al exterior		1.521,00
	493	Cuotas a Organismos Internacionales		1.521,00
	49302	Unión Postal Universal. Obligaciones de ejercicios anteriores	731,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		111.521,00
		TOTAL SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA		111.521,00
		TOTAL Servicio postal universal		111.521,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 491N Servicio postal universal

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.03		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**111.521,00**		**111.521,00**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	110.000,00		110.000,00
49	Al exterior	1.521,00		1.521,00
	TOTAL	**111.521,00**		**111.521,00**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 495A Desarrollo y aplicación de la información geográfica española

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.18		DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		59,30
	12	Funcionarios		9.733,76
	13	Laborales		3.634,03
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		1.720,00
	16000	Seguridad Social	1.720,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		15.147,09
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		2.007,05
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		2.007,05
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		618,59
	480	Cuotas y contribuciones a Organismos e Instituciones Nacionales		3,62
	482	Subvención a la Real Sociedad Geográfica		20,00
	483	Subvención al Observatorio del Ebro		10,00
	484	Becas y ayudas en áreas de astronomía, geofísica, geodesia, teledetección y documentación geográfica		584,97
	49	Al exterior		1.148,38
	491	Cuotas a Organismos Internacionales		1.148,38
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		1.766,97
	6	INVERSIONES REALES		7.504,52
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	75	A Comunidades Autónomas		500,00
	752	Apoyo al funcionamiento del Sistema Cartográfico Nacional (S.C.N.)		500,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		500,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL		26.925,63
17.102		CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	15	Incentivos al rendimiento		244,93
	150	Productividad		215,18
	151	Gratificaciones		29,75
	16000	Seguridad Social	136,83	
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	1,78	

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	16201	Economatos y comedores	50,97	
	16204	Acción social	15,82	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		2.886,62
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	1,64	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	374,06	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		2.438,30
	3	GASTOS FINANCIEROS		
	35	Intereses de demora y otros gastos financieros		12,93
	352	Intereses de demora		5,93
	359	Otros gastos financieros		7,00
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		12,93
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		6,00
	486	Premios por jubilación al personal del Organismo		6,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		6,00
	6	INVERSIONES REALES		9.894,89
	9	PASIVOS FINANCIEROS		
	91	Amortización de préstamos en euros		27,28
	911	Amortización de préstamos a largo plazo de entes del Sector Público		27,28
		TOTAL PASIVOS FINANCIEROS		27,28
		TOTAL CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA		15.266,02
		TOTAL Desarrollo y aplicación de la información geográfica española		42.191,65

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 495A Desarrollo y aplicación de la información geográfica española

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.18	17.102	Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**	**15.147,09**	**2.886,62**	**18.033,71**
10	Altos cargos	59,30		59,30
12	Funcionarios	9.733,76	2.095,90	11.829,66
13	Laborales	3.634,03	338,71	3.972,74
15	Incentivos al rendimiento		244,93	244,93
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	1.720,00	207,08	1.927,08
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**2.007,05**	**2.438,30**	**4.445,35**
20	Arrendamientos y cánones		29,19	29,19
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		401,02	401,02
22	Material, suministros y otros	2.007,05	1.588,01	3.595,06
23	Indemnizaciones por razón del servicio		279,47	279,47
24	Gastos de publicaciones		140,61	140,61
3	**GASTOS FINANCIEROS**		**12,93**	**12,93**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros		12,93	12,93
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.766,97**	**6,00**	**1.772,97**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	618,59	6,00	624,59
49	Al exterior	1.148,38		1.148,38
6	**INVERSIONES REALES**	**7.504,52**	**9.894,89**	**17.399,41**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	6.468,96	9.794,89	16.263,85
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.035,56	100,00	1.135,56
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**500,00**		**500,00**
75	A Comunidades Autónomas	500,00		500,00
9	**PASIVOS FINANCIEROS**		**27,28**	**27,28**
91	Amortización de préstamos en euros		27,28	27,28
	TOTAL	**26.925,63**	**15.266,02**	**42.191,65**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 497M Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.32		DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE	
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	
	44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	133.775,00
	441	Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)	133.775,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	133.775,00
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	
	74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	27.910,00
	741	Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)	27.910,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	27.910,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE	161.685,00
		TOTAL Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	161.685,00

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 497M Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.32		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**133.775,00**		**133.775,00**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	133.775,00		133.775,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**27.910,00**		**27.910,00**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	27.910,00		27.910,00
	TOTAL	**161.685,00**		**161.685,00**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.10		DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo		900,00
	730	Consejo Superior de Investigaciones Científicas		900,00
	73000	CSIC para el estudio base herramientas Código Técnico de la Edificación (Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja)	900,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		900,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		900,00
17.18		DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL		
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	41	A Organismos Autónomos		2.040,21
	412	Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)		2.040,21
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		2.040,21
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	71	A Organismos Autónomos		2.520,00
	712	Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)		2.520,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		2.520,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL		4.560,21
17.20		SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA		
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	41	A Organismos Autónomos		13.300,00
	410	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)		13.300,00
	43	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo		7.070,04
	431	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria		7.070,04
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		20.370,04
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	71	A Organismos Autónomos		1.000,00
	710	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)		1.000,00
	73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo		226,56
	731	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria		226,56

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	1.226,56
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	21.596,60
17.301		AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	
	402	Al Estado, para compensar gastos de gestión centralizada	747,07
		TOTAL AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	1.046,13
		TOTAL Transferencias y libramientos internos	28.102,94

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 000X Transferencias y libramientos internos

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.10	17.18	17.20
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		**2.040,21**	**20.370,04**
40	A la Administración del Estado			
41	A Organismos Autónomos		2.040,21	13.300,00
43	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			7.070,04
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**900,00**	**2.520,00**	**1.226,56**
71	A Organismos Autónomos		2.520,00	1.000,00
73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo	900,00		226,56
	TOTAL	**900,00**	**4.560,21**	**21.596,60**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 000X Transferencias y libramientos internos

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.301		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.046,13**		**23.456,38**
40	A la Administración del Estado	1.046,13		1.046,13
41	A Organismos Autónomos			15.340,21
43	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			7.070,04
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**			**4.646,56**
71	A Organismos Autónomos			3.520,00
73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			1.126,56
	TOTAL	**1.046,13**		**28.102,94**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Resumen orgánico por programas del presupuesto de gastos

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico por programas del presupuesto de gastos. Capítulos 1 a 8

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	R.ENTIDADES	Total
260A	Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	1.651.000,00			1.651.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	570.618,27			570.618,27
261O	Ordenación y fomento de la edificación	29.610,69			29.610,69
261P	Urbanismo y política del suelo	1.866,42			1.866,42
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	1.709.773,41			1.709.773,41
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	169.699,57			169.699,57
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	664.085,92			664.085,92
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	77.247,03			77.247,03
450A	Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	3.301.346,19			3.301.346,19
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo		29.005,20		29.005,20
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	532.507,58			532.507,58
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	1.668.887,92			1.668.887,92
453B	Creación de infraestructura de carreteras	1.253.560,76			1.253.560,76
453C	Conservación y explotación de carreteras	1.084.318,30			1.084.318,30
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	23.296,18			23.296,18
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria			14.317,63	14.317,63
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios	561,61			561,61
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	34.948,62			34.948,62
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos	660,12			660,12
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	10.598,64		74.189,63	84.788,27
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	1.622,27			1.622,27
460A	Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	30.000,00			30.000,00
467B	Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras		1.000,00		1.000,00
467G	Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información	980,00			980,00
491N	Servicio postal universal	111.521,00			111.521,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	26.925,63	15.238,74		42.164,37
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	161.685,00			161.685,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**13.117.321,13**	**45.243,94**	**88.507,26**	**13.251.072,33**
000X	Transferencias y libramientos internos	27.056,81		1.046,13	28.102,94
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES	**27.056,81**		**1.046,13**	**28.102,94**
	TOTAL	**13.144.377,94**	**45.243,94**	**89.553,39**	**13.279.175,27**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico por programas del presupuesto de gastos. Capítulo 9

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Capítulo: 9 PASIVOS FINANCIEROS

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	Total
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	150,00		150,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española		27,28	27,28
	TOTAL CONSOLIDADO	150,00	27,28	177,28
	TOTAL	150,00	27,28	177,28

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen orgánico por programas del presupuesto de gastos. Capítulos 1 a 9

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	R.ENTIDADES	Total
260A	Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	1.651.000,00			1.651.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	570.768,27			570.768,27
261O	Ordenación y fomento de la edificación	29.610,69			29.610,69
261P	Urbanismo y política del suelo	1.866,42			1.866,42
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	1.709.773,41			1.709.773,41
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	169.699,57			169.699,57
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	664.085,92			664.085,92
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	77.247,03			77.247,03
450A	Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	3.301.346,19			3.301.346,19
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo		29.005,20		29.005,20
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	532.507,58			532.507,58
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	1.668.887,92			1.668.887,92
453B	Creación de infraestructura de carreteras	1.253.560,76			1.253.560,76
453C	Conservación y explotación de carreteras	1.084.318,30			1.084.318,30
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	23.296,18			23.296,18
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria			14.317,63	14.317,63
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios	561,61			561,61
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	34.948,62			34.948,62
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos	660,12			660,12
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	10.598,64		74.189,63	84.788,27
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	1.622,27			1.622,27
460A	Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	30.000,00			30.000,00
467B	Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras		1.000,00		1.000,00
467G	Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información	980,00			980,00
491N	Servicio postal universal	111.521,00			111.521,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	26.925,63	15.266,02		42.191,65
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	161.685,00			161.685,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**13.117.471,13**	**45.271,22**	**88.507,26**	**13.251.249,61**
000X	Transferencias y libramientos internos	27.056,81		1.046,13	28.102,94
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES	**27.056,81**		**1.046,13**	**28.102,94**
	TOTAL	**13.144.527,94**	**45.271,22**	**89.553,39**	**13.279.352,55**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Resumen económico por programas del presupuesto de gastos

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen económico por programas del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 1	Cap. 2	Cap. 3
260A	Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia			
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	2.270,98	241,30	1.900,00
261O	Ordenación y fomento de la edificación	1.807,90	972,25	
261P	Urbanismo y política del suelo	733,58	374,00	
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre			
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo			16,31
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo			
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías			
450A	Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia			
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo	20.806,34	5.504,74	
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	56.300,23	25.754,64	1.011,61
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	2.073,72	399,25	
453B	Creación de infraestructura de carreteras	35.573,09	758,56	
453C	Conservación y explotación de carreteras	20.394,87	30.942,54	
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	5.018,63	1.182,55	
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria	6.794,13	1.806,08	
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios	459,61	102,00	
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	28.474,55	3.707,07	
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos	554,82	65,30	
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	25.949,56	48.561,31	0,19
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	963,06	88,99	
460A	Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia			
467B	Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras			
467G	Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información			
491N	Servicio postal universal			
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	18.033,71	4.445,35	12,93
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar			
	TOTAL CONSOLIDADO	**226.208,78**	**124.905,93**	**2.941,04**
000X	Transferencias y libramientos internos			
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES			
	TOTAL	**226.208,78**	**124.905,93**	**2.941,04**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen económico por programas del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 4	Cap. 6	Cap. 7
260A	Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia		11.000,00	1.640.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	5.000,00	333,50	460.512,49
261O	Ordenación y fomento de la edificación	150,00	23.773,09	2.907,45
261P	Urbanismo y política del suelo	105,00	383,84	270,00
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	1.709.773,41		
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	169.683,26		
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	664.085,92		
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	77.247,03		
450A	Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	15.000,00	164.646,19	3.121.700,00
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo	155,80	2.500,00	
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	3.930,97	15.666,85	221.961,68
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	171.250,00	12.000,00	117.080,00
453B	Creación de infraestructura de carreteras	50,00	988.719,11	228.460,00
453C	Conservación y explotación de carreteras		1.032.980,89	
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	107,00	3.200,00	13.788,00
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria	101,07	5.616,35	
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios			
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	467,00	2.300,00	
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos		40,00	
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	2.472,10	7.796,11	
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		570,22	
460A	Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia		30.000,00	
467B	Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras		1.000,00	
467G	Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información		980,00	
491N	Servicio postal universal	111.521,00		
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	1.772,97	17.399,41	500,00
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	133.775,00		27.910,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**3.066.647,53**	**2.320.905,56**	**5.835.089,62**
000X	Transferencias y libramientos internos	23.456,38		4.646,56
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES	**23.456,38**		**4.646,56**
	TOTAL	**3.090.103,91**	**2.320.905,56**	**5.839.736,18**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen económico por programas del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 8	Cap. 1 a 8	Cap. 9
260A	Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia		1.651.000,00	
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	100.360,00	570.618,27	150,00
261O	Ordenación y fomento de la edificación		29.610,69	
261P	Urbanismo y política del suelo		1.866,42	
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre		1.709.773,41	
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo		169.699,57	
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo		664.085,92	
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías		77.247,03	
450A	Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia		3.301.346,19	
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo	38,32	29.005,20	
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	207.881,60	532.507,58	
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	1.366.084,95	1.668.887,92	
453B	Creación de infraestructura de carreteras		1.253.560,76	
453C	Conservación y explotación de carreteras		1.084.318,30	
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre		23.296,18	
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria		14.317,63	
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios		561,61	
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo		34.948,62	
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos		660,12	
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	9,00	84.788,27	
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		1.622,27	
460A	Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia		30.000,00	
467B	Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras		1.000,00	
467G	Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información		980,00	
491N	Servicio postal universal		111.521,00	
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española		42.164,37	27,28
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar		161.685,00	
	TOTAL CONSOLIDADO	**1.674.373,87**	**13.251.072,33**	**177,28**
000X	Transferencias y libramientos internos		28.102,94	
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES		**28.102,94**	
	TOTAL	**1.674.373,87**	**13.279.175,27**	**177,28**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

ESTADO, OO.AA., RESTO DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO DEL SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO ESTATAL CON PRESUPUESTO LIMITATIVO Y S.SOCIAL

Resumen económico por programas del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2021

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación			Total
260A	Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia			1.651.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda			570.768,27
261O	Ordenación y fomento de la edificación			29.610,69
261P	Urbanismo y política del suelo			1.866,42
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre			1.709.773,41
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo			169.699,57
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo			664.085,92
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías			77.247,03
450A	Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia			3.301.346,19
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo			29.005,20
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana			532.507,58
453A	Infraestructura del transporte ferroviario			1.668.887,92
453B	Creación de infraestructura de carreteras			1.253.560,76
453C	Conservación y explotación de carreteras			1.084.318,30
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre			23.296,18
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria			14.317,63
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios			561,61
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo			34.948,62
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos			660,12
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil			84.788,27
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil			1.622,27
460A	Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia			30.000,00
467B	Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras			1.000,00
467G	Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información			980,00
491N	Servicio postal universal			111.521,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española			42.191,65
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar			161.685,00
	TOTAL CONSOLIDADO			**13.251.249,61**
000X	Transferencias y libramientos internos			28.102,94
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES			**28.102,94**
	TOTAL			**13.279.352,55**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Memoria de objetivos de los programas del sector

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Descripción general de los objetivos del sector

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS OBJETIVOS DEL SECTOR

Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal; de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; de acceso a la vivienda, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado; de ordenación normativa de los servicios postales y telegráficos; de impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía; y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados.

Igualmente el desarrollo de nuestras competencias debe tener en cuenta y adaptarse a las nuevas circunstancias económicas y al nuevo escenario presupuestario.

En la misma línea, se está trabajando en fórmulas de colaboración público-privadas que permitan incrementar la inversión, especialmente necesaria en el escenario de crisis económica que ha obligado a una reducción considerable de las disponibilidades presupuestarias.

Por lo que se refiere al objetivo de hacer efectivo el derecho constitucional de los ciudadanos al acceso a una vivienda digna y adecuada, los ejes principales en los que se va a estructurar nuestra política son básicamente el fomento del alquiler y la rehabilitación de viviendas y del patrimonio arquitectónico.

La estructura orgánica del Ministerio trata de dar respuesta al desarrollo de la política indicada, y para ello están adscritos al Ministerio:

Entidades públicas empresariales:

- ADIF.
- ADIF- Alta Velocidad.
- Grupo RENFE-Operadora.
- Grupo ENAIRE.
- Los entes públicos Puertos del Estado y veintiocho Autoridades Portuarias.
- Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo.
- Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Agencias estatales:

- Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Organismos autónomos:

- Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- Centro Nacional de Información Geográfica.

Sociedades mercantiles:

- Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.
- Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A.
- Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y Seguridad Aeronáutica
- Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se estructura en los siguientes órganos:

- La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, directamente dependiente del titular del Departamento, de la que dependen:
  - La Secretaría General de Infraestructuras.
  - La Secretaría General de Transportes y Movilidad.
  - La Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda.
  - La Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística.

En el área de Infraestructuras, la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la definición y propuesta de las políticas del Ministerio referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte, a través de sus órganos dependientes y de los organismos y entidades adscritos al Departamento.

Corresponde a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Movilidad y Agenda Urbana, la formulación, revisión y seguimiento de la planificación estratégica del Departamento en materia de infraestructuras y transporte, de acuerdo con su contribución a la sostenibilidad del sistema de transporte, su rentabilidad y su impacto social y territorial.

En esta línea se enmarca el Plan Estratégico de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) y la Estrategia Logística de España.

La formulación de la planificación y programación del Departamento en materia de infraestructuras y transportes constituye un objetivo fundamental de la Secretaría de Estado. Una planificación de la construcción de infraestructuras que permitan mejorar la cohesión social y territorial de nuestro país y servir como motor dinamizador de la economía, en condiciones de sostenibilidad medioambiental y social, incluida la perspectiva de género y de atención a la infancia y la adolescencia, todo ello en el marco del proceso de consolidación fiscal y de la rentabildad socio-económica de las inversiones.

Reviste especial importancia la tarea de coordinación y participación en los instrumentos de cooperación internacional que sean precisos para la planificación y desarrollo de las redes transeuropeas de transporte y las conexiones transfronterizas que desarrolla esta Secretaría de Estado.

Para la ejecución y desarrollo de estas competencias, la Secretaría de Estado cuenta con la Secretaría General de Infraestructuras y la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

Corresponde a la Secretaría General de Infraestructuras, con rango de Subsecretaría, bajo la superior dirección del Secretario de Estado, la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la realización y financiación de infraestructuras del transporte, a través de los órganos y entes públicos empresariales de ella dependientes.

Entre sus tareas fundamentales destaca el impulsar la realización de las inversiones en infraestructuras del transporte por carretera así como el control de la ejecución de los proyectos de inversión. Para ello lleva a cabo la realización de estudios, anteproyectos y proyectos de carreteras y la contratación, dirección, inspección y control de las obras correspondientes.

Tras la entrada en funcionamiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria el 1 de abril de 2015, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, mantiene la responsabilidad de la planificación de las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, mientras que la redacción de proyectos y la construcción de las infraestructuras, así como el mantenimiento y la explotación de la red, corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias, en el ámbito de sus correspondientes redes.

De conformidad con lo establecido en el Real Decreto 645/2020 de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y en el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, para la realización de los citados objetivos dependen de la Secretaría General de Infraestructuras:

- La Dirección General de Carreteras.
- La Direccíon General de Planfiicación Ferroviaria y Evaluación de la Red Ferroviaria.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se encarga de los asuntos relativos a la supervisión de la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario en el ámbito estatal.

Además el Secretario General de Infraestructuras es el Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, y de él depende la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Por último se adscriben al Ministerio, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Organismo Autónomo Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y la entidad pública empresarial de Suelo (SEPES); a través del Secretario General de Infraestructuras, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA).

Además existen tres Sociedades Anónimas vinculadas al Departamento que son: Ingeniería y Consultoría de Transporte (INECO) participada por AENA, RENFE y ADIF, Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y Seguridad Aeronáutica (SENASA) y Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA).

En el área de Transporte, corresponde a la Secretaría General de Transportes y Movilidad la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la ordenación general de los transportes terrestres, marítimos y aéreos de competencia estatal, a través de sus órganos dependientes y de los organismos y entidades adscritos al Departamento.

El objetivo básico a desarrollar en esta área es garantizar la eficiencia global del sector de los transportes, entendido en una óptica de integración intermodal, mediante la propuesta y formulación de planes y actuaciones que den solución a los nuevos retos y a

las demandas sociales existentes. En este sentido, se llevan a cabo los estudios sectoriales necesarios, informes de coyuntura y análisis del funcionamiento de los servicios de transporte y de los correspondientes órganos de gestión.

En este área el objetivo es asegurar el más alto nivel de seguridad posible, tanto en los servicios como en las instalaciones de transporte y fomentar el desarrollo de un transporte sostenible.

Asegurar la prestación de los servicios esenciales de transporte en los supuestos de conflicto laboral o absentismo empresarial, mediante la determinación de los oportunos servicios mínimos de carácter obligatorio, es también una de las funciones que desarrolla.

Para la realización de los citados objetivos, de la Secretaría General de Transporte dependen los siguientes centros directivos y organismos:

- Dirección General de Aviación Civil.
- Dirección General de la Marina Mercante.
- Dirección General de Transporte Terrestre.

Asimismo de la Secretaría General de Transporte dependen los siguientes centros directivos y entidades:

- La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- La entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), y la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.
- Por último, y a través de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

Por lo que se refiere al **área de Vivienda,** las competencias del Ministerio van dirigidas fundamentalmente a la planificación, impulso, gestión y coordinación en materias con incidencia en la vivienda, la arquitectura, el urbanismo y sobre política de suelo, tareas que se llevan a cabo por la Secretaría General denda Urbana y Vivienda bajo la superior dirección de la Secretaría de Estado.

En este sentido, la elaboración y propuesta de la normativa sectorial en materia de suelo y vivienda, incluidos los aspectos económico-financieros reviste especial importancia, unidas a las relaciones con las entidades financieras para la obtención de financiación de las actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo.

Para la ejecución y desarrollo de estas competencias, la Secretaría de Estado cuenta con la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda.

Corresponde a esta Secretaría General, con rango de Subsecretaría, bajo la superior dirección del Secretario de Estado, la definición, propuesta y ejecución de la política del Ministerio relativa al acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la elaboración de las políticas de desarrollo urbano sostenible que implementen la Agenda 2030 y las Agendas Urbanas internacionales en el ámbito estatal.

En materia de vivienda, los ejes principales en los que se estructura la política del Ministerio son el fomento de la rehabilitación de viviendas y la promoción del alquiler como el modo de acceso básico a la vivienda, reforzando los mecanismos de colaboración y concertación con las distintas Administraciones territoriales, en un contexto de búsqueda de la transparencia y el acceso a la la información:

Impulsar la rehabilitación edificatoria del parque de vivienda, y especialmente la rehabilitación de barrios completos, por ser la actividad más eficiente desde el punto de vista socioeconómico, contribuyendo a fortalecer un sector clave para la creación de empleo y el crecimiento sostenible de la economía.

Fomentar el alquiler como el principal instrumento para el acceso a la vivienda, priorizando los recursos disponibles del plan para financiar ayudas al alquiler para personas con bajos niveles de renta y para fomentar la existencia de un parque de vivienda en alquiler a precios asequibles.

En materia de urbanismo y suelo, los objetivos principales son la elaboración y el desarrollo de las normas estatales relativas al régimen del suelo y valoraciones, la elaboración de estudios y trabajos de investigación en relación con las políticas urbanas y de suelo, y su implementación a través del apoyo técnico y la participación en foros relacionados con aquéllas políticas tanto en el ámbito nacional como internacional. En cuanto a la transparencia en los datos relativos a la información sobre la realidad urbana en España desde diferentes ópticas, esta actividad se materializa en torno al mantenimiento y actualización del Sistema de Información Urbana (SIU), para la recogida y tratamiento de datos estadísticos sobre urbanismo y suelo, en coordinación con las demás Administraciones competentes en la materia y del Observatorio de Barrios Vulnerables, cuyo objetivo final es propocionar información valiosa de cara a priorizar las actuaciones de regeneración urbana integrada.

En materia de edificación, los objetivos principales son: la elaboración y el desarrollo de las normativa básica que fomente una arquitectura más sostenible y saludable, y que mejore las condiciones de accesibilibilidad de la edificación; la adecuación de nuestro marco reglamentario a las Directivas europeas y a otros compromisos y acuerdos de carácter internacional; el fomento de la calidad de la edificación mediante el impulso de estudios y programas de investigación, desarrollo e innovación.

En el ámbito de la arquitectura (programa de ordenación y fomento de la edificación, así como de conservación del patrimonio con valor cultural a través de las dotaciones del 1,5% Cultural), se pretende reforzar las actuaciones de recuperación del patrimonio arquitectónico, al objeto de intensificar los recursos dotacionales de nuestros centros urbanos. Este programa contempla también una importante labor de difusión de la arquitectura a través de exposiciones, y la organización y difusión del Premio Nacional de Arquitectura, así como otros premios de Arquitectura promovidos o en los que participa el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

De conformidad con lo establecido en el Real Decreto 645/5/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura básica del Ministerio, para la realización de los citados objetivos dependen de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda:

- La Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura.
- Dirección General de la Vivienda y Suelo

Finalmente, del **área de Servicios Generales** es responsable la Subsecretaría de Transportes Movilidad y Agenda Urbana que canaliza sus actuaciones en cuatro vertientes:

La primera vertiente se refiere a la asistencia y apoyo en orden a la coordinación de los servicios, el informe y propuesta de los asuntos que deban ser sometidos a los órganos colegiados del Gobierno, la realización de estudios e informes de carácter jurídico-administrativo, la preparación de normativas y estudios técnicos y de informes de carácter tecnológico en relación con las infraestructuras y el transporte, así como la tramitación y propuesta de resolución de los recursos administrativos, y el análisis y tramitación de los convenios. Le corresponde también la definición de las políticas de desarrollo del servicio postal universal y de las disposiciones de carácter general en materia postal.

Un segundo grupo de actuaciones tiene como fin la programación y presupuestación, así como el seguimiento y control, de los recursos económicos y financieros que se destinen a la política inversora del Departamento.

En tercer lugar le compete la adopción de cuantas medidas conciernen al régimen interno de funcionamiento del Departamento, que incluye la gestión del personal y sus retribuciones, la administración y gestión financiera correspondiente a dichos servicios generales, así como el análisis, diseño, desarrollo, implantación y mantenimiento de los sistemas de información no sectoriales desarrollados por el Departamento, asumiendo la inspección de todos sus centros y dependencias, además de la gestión del otorgamiento de ayudas no atribuidas a otros órganos. Asimismo, le compete la gestión de la comunicación y de la publicidad institucional del Departamento, y de la información administrativa y la atención a los ciudadanos. Las actividades que conlleva el funcionamiento interno del Departamento y, en especial, la gestión de personal y la gestión de los servicios generales, tienen especialmente en cuenta el enfoque de género y la atención a la igualdad entre hombres y mujeres, así como el principio de conciliación de la vida personal y familiar en el ámbito laboral.

En cuarto lugar, le corresponde la dirección e impulso de la política en geografía y coordinación en materia de cartografía, geodesia y geofísica.

Para la realización de las citadas acciones, de la Subsecretaría del Ministerio dependen los siguientes órganos directivos:

- Secretaría General Técnica.
- Dirección General de Programación Económica y Presupuestos.
- Dirección General de Organización e Inspección.
- Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, quedando adscrito al Departamento a través suyo, el organismo autónomo Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), la Comisión Nacional de Astronomía y la Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes.

Asimismo, se adscriben también a la Subsecretaría:

- El Consejo de Obras Públicas.
- La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.
- La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
- La Unidad de Emergencias y Coordinación de Crisis.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Descripción de los programas del sector

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 260A. Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

PROGRAMA 260A

ACCESO A LA VIVIENDA Y FOMENTO DE LA EDIFICACIÓN. MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Los **"Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social"** forman parte de un marco de acción pública dirigido a asegurar el acceso a una vivienda digna y adecuada, así como un entorno urbano y rural apropiado para satisfacer las necesidades y mejorar la calidad de vida, prestando especial atención a aquellos ámbitos que se enfrentan a retos sociales, económicos o ambientales, a través del desarrollo de programas que fomentarán la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbana de los entornos residenciales, sobre la base de la colaboración interadministrativa con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales. En consecuencia, los fines de los programas están vinculados al fomento de la rehabilitación y la mejora de los entornos residenciales, a través de medidas a diferentes escalas, desde el ámbito territorial hasta la intervención a nivel de edificio y de vivienda.

El **"Programa de rehabilitación sostenible y digital de los edificios públicos"** prevé Inversiones para la rehabilitación sostenible y digital de edificios de la Administración Pública en sus niveles autonómico y local, y entidades del sector público institucional, y usos públicos (administrativo, educativo, sanitario, asistencial, etc.).

El programa se encuadra en el marco de los objetivos y compromisos adquiridos por la Agenda Urbana Española, y de las medidas contempladas en el Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC) y la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España (ERESEE) de extender la aplicación al resto de Administraciones Públicas el objetivo de rehabilitación efectiva anual del 3% de sus inmuebles (Obligación en el caso de la AGE. Artículo 5 Directiva, 2012/27/UE), en base a la colaboración interadministrativa con las EELL y CCAA, También se pretende asumir la labor ejemplarizante que debe motivar las actuaciones de la administración.

Se prevé el desarrollo de inventarios y planes de actuación de cada una de las administraciones y, en su caso, el impulso a medidas de formación especializada y capacitación de los responsables públicos del seguimiento de estos programas

La finalidad del programa se resume en los siguientes dos apartados:

- Desarrollo de inventarios y planes de actuación de cada una de las administraciones y, en su caso, el impulso a medidas de formación especializada y capacitación de los responsables públicos del seguimiento de estos programas.
- Desarrollo de programas de ayudas para la rehabilitación sostenible y digital de los edificios de la Administración Pública en sus niveles autonómico y local, y entidades del sector público institucional.

Este Programa impulsa los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS7 (Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos), y ODS11 (: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles).

El **"Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la agenda urbana española"** impulsa el cumplimiento de todas las metas con componente urbano de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y específicamente: los ODS 3,5,8,10,13,17 y, principalmente, el ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y el ODS17 (Alianzas para lograr los objetivos). El impulso de estos dos ODS (y del resto de metas) lo realiza a través de la implementación de la **Agenda Urbana Española** que, como política nacional urbana**,** es un marco estratégico que busca orientar la toma de decisiones que afectan al ámbito urbano y territorial.

2. ACTIVIDADES

En ejercicio de las competencias encomendadas a la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se desarrollarán las actividades que se relacionan:

- **Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales**

  Se incluirán actuaciones en los siguientes ámbitos:

  - Actuaciones de rehabilitación a escala territorial, a través de operaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana de gran escala, propiciando una verdadera transformación física y ambiental del entorno urbano y el parque residencial.
  - Rehabilitación y mejora del parque residencial, abordando aspectos como la eficiencia energética, la sostenibilidad y la digitalización.

- Renovación de elementos constructivos de viviendas, especialmente enfocados a la eficiencia energética, la sostenibilidad y la digitalización.
- Impulso de iniciativas vinculadas a la mejora de la documentación de los edificios y la digitalización, para estimular la mejora, rehabilitación y gestión integral de las edificaciones a través de proyectos técnicos que aprovechen todo su potencial.
- Apoyo a las iniciativas locales de información, comunicación y apoyo a las iniciativas de mejora y rehabilitación de las viviendas y edificios residenciales por parte de los hogares y de las comunidades de vecinos.

El desarrollo del Programa se llevará a cabo sobre la base de la colaboración interadministrativa con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales en el marco de los instrumentos y vehículos de cooperación existentes.

- **Programa de rehabilitación sostenible y digital de los edificios públicos.**

  La inversión en parque público de las diferentes Administraciones se canalizará a través de distintas soluciones contempladas en el derecho administrativo: mediante convocatorias de subvenciones o ayudas, mediante transferencias, convenios o a través de convocatorias públicas en las que se definirán específicamente los criterios de asignación en función de indicadores energéticos y medioambientales, de implementación de sistemas de gestión digitalizados, así como criterios de interés arquitectónico, de mejora del entorno construido o de otros parámetros relacionados con la accesibilidad y la habitabilidad, contemplando financiación para los planes de actuación y medidas de capacitación del sector.

  Las medidas que contribuyen a la consecución de los ODS citados son las siguientes:

  - Mejora de la eficiencia energética en el ámbito de la edificación, para lograr la transformación de los edificios del parque de la administración en edificios de alta eficiencia energética (consumo de energía casi nulo), mediante:
    - la reducción de la demanda energética de los edificios con actuaciones sobre la envolvente térmica del edificio y la integración de soluciones bioclimáticas la reducción de la demanda y la mejora del rendimiento de sus instalaciones:
    - la reducción del consumo de energía primaria neta, mediante mejora de la eficiencia de los sistemas y el fomento de la utilización y generación de energía procedente de fuentes renovables”.

- El conocimiento exhaustivo del parque edificado de las diferentes administraciones, mediante el desarrollo de inventarios que permitan orientar la rehabilitación, priorizando las intervenciones a través de planes actuación.
- El impulso en la elaboración del libro del edificio existente que permita identificar y programar las actuaciones de rehabilitación que precisa el inmueble, integrando el concepto de “pasaporte voluntario de renovación de edificios” contemplado en la Directiva (UE) 844/2018
- La gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales en el ámbito de la edificación y el urbanismo.
- Fomentar la transformación digital en el ámbito de la edificación.
- Fomentar intervenciones de carácter integral, que pongan de manifiesto una arquitectura de calidad como un derecho para el desarrollo social y el bienestar, y la sostenibilidad, en su triple vertiente (medioambiental, económica y social).

- **Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la agenda urbana española.**

  El programa tiene como objetivo la inversión para la elaboración de planes de acción local que, además de permitir la implementación efectiva de la Agenda Urbana Española a nivel local, ejemplifiquen, a modo de proyectos piloto, la metodología, el proceso seguido y el resultado final para orientar a otras entidades locales a hacer los suyos propios; así como la elaboración, en su caso, de los planes y proyectos de rehabilitación que se incluyan en los mismos.

  Los planes de acción local deben recoger en todo caso la referencias a los 10 Objetivos Estratégicos (OE) de la Agenda Urbana Española de manera integrada e integral con especial referencia al cumplimento de los OE1 destinado a Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo, OE 2 destinado a evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, OE 3 destinado a prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia, OE 4 destinado a hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular, OE 5 sobre favorecer la proximidad y la movilidad sostenible y OE 8 en relación con la rehabilitación del patrimonio inmobiliario. La elaboración de estos planes de acción supone, por tanto, además de una planificación integrada e integral, un instrumento necesario y previo para contribuir de forma significativa a la mitigación del cambio climático y fundamental para localizar los proyectos específicos como la rehabilitación energética del parque edificatorio tanto público como privado.

El presupuesto inicial del programa de ayudas será de 20.000.000 euros, que se concederá bajo el régimen de concesión directa. Las ayudas siempre estarán condicionadas al requisito de la cofinanciación por parte de las Entidades Locales y se contemplarán como criterios para la valoración de las propuestas el inicio de los trabajos relativos al plan de acción de la Agenda urbana española con carácter previo a la convocatoria y su posibilidad de constituir un proyecto piloto replicable para otras Entidades locales desde el punto de vista de la metodología utilizada, los objetivos perseguidos y el trabajo transversal e integrado que la Agenda Urbana Española demanda, todo ello en el marco de un amplio proceso participativo y de mejora de la gobernanza.

La identificación de los mismos corresponderá en todo caso al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El órgano encargado de la ejecución del programa es la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Los objetivos e indicadores de seguimiento del programa 260A son los siguientes**:**

- **Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales**

OBJETIVO
Fomento de la rehabilitación y la mejora de los entornos residenciales, a través de medidas a diferentes escalas, desde el ámbito territorial hasta la intervención a nivel de edificio y de vivienda.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución	Presupuestado
— Celebración de Conferencia Sectorial.					n.a.
— Desarrollo de proceso de participación e información pública					n.a.
— Puesta a disposición de Administraciones territoriales de la financiación. **(miles de €)**					1.550,00

- **Programa de rehabilitación sostenible y digital de los edificios públicos.**

  Con este programa se consolidan e impulsan objetivos contemplados en los distintos planes estratégicos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, en concreto, en la Agenda Urbana Española y la ERESEE. Los objetivos más relevantes son:

  - Mejora de la eficiencia energetica
  - Fomento de la sostenibilidad
  - Fomento de la calidad arquitectonica
  - Impulso de la transformación digital

  Además, aunque incardinado en el sector productivo de la edificación y construcción en general, este programa incide, como factor multiplicador, en otros sectores primordiales de la economía nacional y en todas sus actuaciones se vela por el cumplimiento de los objetivos de reducción del impacto de género y el fomento de las políticas de igualdad.

  Con carácter general, para medir el grado de consecución de los objetivos fijados para este programa se establecen dos indicadores principales:

  - Número de actuaciones iniciadas dentro del programa.
  - Número de actuaciones finalizadas dentro del programa.
  - Superficie rehabilitada con criterios de eficiencia energetica y de digitalización (m2).
  - Mejora de la calificación energetica de los edificios rehabilitados.

- **Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la agenda urbana española.**

  Será el número de planes de acción elaborados siguiendo las condiciones establecidas y de conformidad con los criterios de la convocatoria respectiva.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 261N. Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda

PROGRAMA 261N

PROMOCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y AYUDAS PARA REHABILITACIÓN Y ACCESO A VIVIENDA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó el 10 de marzo de 2018 el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021. Dicho Plan supone un importante esfuerzo por adaptar la política de vivienda a las necesidades sociales actuales y a la escasez de recursos disponibles, concentrándolas en dos ejes (fomento del alquiler y el fomento de la rehabilitación y regeneración urbana y rural) con especial atención a las personas objeto de desahucio y las ayudas a la accesibilidad universal.

Entre los objetivos de este Plan se deben citar: contribuir a que los deudores hipotecarios para la adquisición de una vivienda protegida puedan hacer frente a las obligaciones de sus préstamos hipotecarios, reforzar la cooperación y coordinación interadministrativa, mejorar la calidad de la edificación y, en particular, de su conservación, de su eficiencia energética y de su accesibilidad universal y de su sostenibilidad ambiental, contribuir al incremento del parque de vivienda en alquiler o en régimen de cesión en uso tanto público como privado, facilitar a los jóvenes el acceso al disfrute de una vivienda digna y adecuada en régimen de alquiler, contribuir a evitar la despoblación facilitando a los jóvenes el acceso a la vivienda en municipios de pequeño tamaño, así como facilitar a las personas mayores y a las personas con discapacidad el acceso al disfrute de una vivienda digna y adecuada ya sea en régimen de alquiler o de cesión en uso, y contribuir a mantener la reactivación del sector inmobiliario.

A raíz de la pandemia por COVID-19, se han instrumentado en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto Ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19 (RDL 11/2020):

- Un nuevo programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual.
- La sustitución del programa de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual por el nuevo programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.
- La modificación del programa de fomento del parque de vivienda en alquiler.

El Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, con las incorporaciones señaladas, profundiza en las ayudas para cubrir las necesidades sociales actuales a la vez que debe seguir atendiendo a las ayudas de subsidiación a los préstamos convenidos de aquellos beneficiarios que adquirieron una vivienda protegida y disponen de escasos recursos.

Asimismo, este Plan de Vivienda contribuye a la consecución efectiva de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS1 (Fin de la pobreza), ODS5 (Igualdad de género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS10 (Reducción de las desigualdades) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

Incluida en el presupuesto, la dotación para Renta Básica de Emancipación pretende satisfacer las obligaciones que se generen en el ejercicio 2021 como consecuencia de las obligaciones de pago y las incidencias pendientes de resolución por parte de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla. Se trata de una ayuda que finalizó en 2019, pero visto lo anterior y a raíz de la constatación de que la gestión puede ser objeto de recursos en vía administrativa o contencioso-administrativa, sigue activa hasta su completa desaparición.

No obstante, señalar que el acceso a la vivienda se ha visto reforzado con motivo de la pandemia por COVID-19 y que no solo el Plan Estatal promueve actuaciones para su garantía, sino que desde el Gobierno de España se han instrumentado diferentes mecanismos económicos dirigidos a paliar las consecuencias que el COVID está teniendo en materia de vivienda en la ciudadanía.

Así, el artículo 9 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, autoriza al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a que mediante convenio con el Instituto de Crédito Oficial se desarrolle una línea de avales, con total cobertura del Estado, a fin de que las entidades de crédito puedan ofrecer ayudas transitorias de financiación para hacer frente al alquiler de vivienda habitual de los hogares que se encuentren en situaciones de vulnerabilidad social y económica como consecuencia de la expansión del COVID-19. Dicho mandato fue cumplido y obliga a la inserción en presupuestos de una línea de gastos financieros y otra de transferencias corrientes para cubrir la actividad desarrollada por el ICO. Los préstamos avalados por el Estado se están solicitando y formalizando por los ciudadanos interesados, habiéndose ampliado el plazo de solicitud y formalización de los mismos.

A ellos, cabe sumar el Plan 20.000 viviendas que ya está en marcha y que va a sufrir un notable impulso en el ejercicio 2021.

2. ACTIVIDADES

- **Plan Estatal 2018-2021**
  - El Plan Estatal 2018-2021 mantiene el fomento del alquiler y la rehabilitación con carácter prioritario.
  - El Plan Estatal 2018-2021 desarrolla diez programas de ayuda estatal a la vivienda de los que se pueden beneficiar los ciudadanos, una vez incorporado el nuevo programa de ayudas denominado “programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual”. Este programa tiene por objeto la concesión de ayudas al alquiler, mediante adjudicación directa, a las personas arrendatarias de vivienda habitual que, como consecuencia del impacto económico y social del COVID-19, tengan problemas transitorios para atender al pago parcial o total del alquiler y encajen en los supuestos de vulnerabilidad económica y social sobrevenida.
  - Destacar que el programa de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual, ha sido sustituido por el programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables. Tal y como señala la Disposición transitoria primera del RDL 11/2020, las ayudas reconocidas al amparo del “programa de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual” mantienen sus efectos por el plazo total y la cuantía total por las que fueron reconocidas. Con la entrada en vigor de la OM de desarrollo ya no se admiten nuevos reconocimientos de ayudas al amparo del “programa ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual”. Su finalidad es facilitar una solución habitacional inmediata a las personas víctimas de violencia de género, a las personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, a las personas sin hogar y a otras personas especialmente vulnerables, pudiendo ser beneficiarias no solo las personas físicas que se encuentren en las referidas situaciones, sino también las administraciones públicas, empresas públicas y entidades sin ánimo de lucro, de economía colaborativa o similares, siempre sin ánimo de lucro, cuyo objeto sea dotar de una solución habitacional a aquellas personas y por cuenta de las mismas.

- En relación con la modificación del programa de fomento del parque de vivienda en alquiler, este programa de ayudas se mantiene igual con la sola modificación de la ampliación de un supuesto subvencionable. En concreto, las ayudas de este programa podrán destinarse, adicionalmente, a la adquisición de viviendas con objeto de incrementar el parque público de vivienda, en los términos regulados en la OM que lo desarrolla.

  La promoción del acceso a la vivienda ha pasado a ser uno de los objetivos estratégicos del Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021. En particular, es el objetivo estratégico 3 “Procurar una política de vivienda orientada a garantizar el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a las personas que más lo necesiten, al tiempo que contribuye a la consolidación de un desarrollo económico sostenible”.

  Los indicadores que van a medir su impacto son los siguientes, y como se puede comprobar tienen muy presente los impactos, tanto sociales, como por razón de género, que se pueden producir con su aplicación:

- Reducción de la tasa de desigualdad social a través de la mejora de las posibilidades de acceso a una vivienda digna.
- Número de mujeres víctimas de violencia de género beneficiadas de los programas de acceso a la vivienda.
- Incremento del parque de viviendas destinado al alquiler a precios asequibles tanto público como privado.
- Reducción del consumo energético de las viviendas como consecuencia de la implantación de medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética de los edificios.
- Incrementos de los empleos directos e indirectos en el sector de la construcción y rehabilitación de viviendas.
- Mejora de la tasa de empleo femenino en el sector de la construcción.

Impacto del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 por razón de género

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3 f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, (en su redacción dada por la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público), y en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en este Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda

(2018-2021), se constata un **impacto de género positivo**, porque los programas que lo componen incluyen **la renta como criterio esencial para la concesión de las ayudas.**

Según se puede observar en la Encuesta de Condiciones de Vida del INE, es mayor el porcentaje de mujeres que se encuentran en un nivel de renta inferior a los 18.600,80 euros (ligeramente inferior a tres veces el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)). En concreto, el 70,7% de las mujeres se encuentran en esta situación frente al 69,3% que representan los hombres, es decir, una diferencia de más de un punto porcentual.

Asimismo, se observa que estas diferencias se acentúan para las rentas inferiores. En el supuesto de personas con renta inferior a 15.869,00 euros, en el caso de los hombres representan el 59,1%, mientras que en el caso de las mujeres representan el 60,9%, lo que supone una brecha, en términos de renta, próxima a dos puntos porcentuales.

Por ello, al ser un hecho contrastado que las mujeres disponen de unos niveles medios de renta inferiores a los de los hombres, aquéllas resultarán preferentemente beneficiadas en estas ayudas, favoreciéndose con ello su acceso y disfrute a una vivienda adecuada.

Además, en cumplimiento del artículo 31.2 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se han incorporado como sectores preferentes de todas las ayudas reguladas en el Plan Estatal, entre otros, a las familias monoparentales (mujeres con hijos a cargo), las unidades de convivencia en las que exista alguna víctima de la violencia de género, las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, en especial cuando tengan hijos menores exclusivamente a su cargo, la tutela o acogimiento familiar permanente de menores huérfanos por violencia de género.

Otros impactos del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021

- Impacto sobre la infancia y la adolescencia

  Conforme al artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, en este Plan se constata un impacto positivo en la infancia y en la adolescencia puesto que se incluyen dentro de los colectivos beneficiarios de las ayudas del Plan con carácter preferente.

El artículo 7 del Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, establece como sectores preferentes de las ayudas del Plan Estatal 2018-2021, entre otros, a las familias numerosas, las unidades familiares monoparentales, unidades de convivencia en las que exista alguna víctima acreditada de la violencia de género, mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, en especial cuando tengan hijos menores exclusivamente a su cargo. Además, incluye también a los hijos de los fallecidos en actos de terrorismo o de los incapacitados con motivo de estos tipos de actos.

- Impacto sobre la familia.

Conforme a la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, en este Plan se constata un impacto en la familia positivo al incluir a determinadas familias dentro de los colectivos beneficiarios de las ayudas del Plan con carácter preferente, además en determinados programas de ayudas, para las familias numerosas, se elevan los umbrales de ingresos requeridos para ser beneficiarios, lo cual amplía el espectro de beneficiarios.

El artículo 7 referido establece como sectores preferentes de las ayudas del Plan Estatal 2018-2021, entre otros, a las familias numerosas, las unidades familiares monoparentales, las personas que hayan sufrido una previa ejecución hipotecaria de su vivienda habitual, o que hayan dado su vivienda habitual en pago de deuda, unidades de convivencia en las que exista alguna víctima acreditada de la violencia de género, unidades de convivencia afectadas por situaciones catastróficas, unidades de convivencia que cuenten con algún miembro con discapacidad o solicitudes en que todas las personas integrantes de la unidad de convivencia se encuentren en situación de desempleo y hayan agotado las prestaciones correspondientes a tal situación, o de mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, en especial cuando tengan hijos menores exclusivamente a su cargo, o de personas víctimas del sin hogarismo. Además, se incluye también a las personas que hayan sufrido daños incapacitantes como consecuencia de la actividad terrorista, el cónyuge o persona que haya vivido con análoga relación de afectividad, al menos los dos años anteriores, de las víctimas fallecidas en actos terroristas, sus hijos y los hijos de los incapacitados, así como los amenazados.

Además, la sustitución del programa de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual, especialmente vulnerables, por programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables, supone un reforzamiento de todo lo anterior.

La consideración como preferentes de estos sectores y el nuevo programa de ayuda, supone un impacto positivo para las familias.

- Impacto social

El Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 tiene un claro enfoque social.

La garantía constitucional del disfrute de una vivienda digna y adecuada, como responsabilidad compartida de todos los poderes públicos es una prioridad para los poderes públicos. El acceso social a la vivienda se constituye en línea fundamental de su política de corrección de la desigualdad y por ello está previsto mejorar su dotación presupuestaria y reorientar y profundizar el carácter social de la política de vivienda del P.E.V. 2018-2021.

A la hora de analizar las políticas de vivienda, conviene tener presente que, en España, todavía 8 millones de hogares tienen unos ingresos inferiores a 3 veces el IPREM; 3 millones de personas tienen reconocida la discapacidad y, de los 10,7 millones de viviendas en edificios de 4 o más plantas, 4 millones no cuentan con ascensor.

En este sentido baste señalar que las ayudas al alquiler se conceden para unidades de convivencia que ingresan menos de 3 veces el IPREM y que se conceden priorizando en función del número de miembros y composición de la unidad de convivencia.

Por ello, se pueden señalar como indicadores del impulso social los siguientes:

- La incorporación del programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables, supone un reforzamiento del derecho a una vivienda digna y todo lo que este conlleva desde el punto de vista de la integración social.
- Las ayudas a la adquisición de vivienda (o en alquiler) para jóvenes, con escasos recursos económicos, en municipios de pequeño tamaño, entendiendo por tales, a los efectos del presente Plan, los de menos de 5.000 habitantes (población

residente), de los cuales, la mayoría se encuentran en el ámbito rural, lo que supone además un incentivo para la no despoblación de dichos núcleos rurales, e igualmente de contribuir al reto demográfico en dichas zonas. Los municipios de menos de 5.000 habitantes donde se concentra la mayor parte de esta población se localiza en las CCAA de: Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura y La Rioja.

- El impulso al fomento del parque de viviendas en régimen de alquiler o en régimen de cesión en uso, mediante un programa que incentiva económicamente su promoción pública o privada, exigiendo un compromiso de permanencia mínima en esos regímenes de 25 años, al tiempo que fija rentas y precios máximos modulados en función de los niveles de ingreso tope que se establecen para el inquilino o cesionario potencial. Con ello, se posibilita un incremento de la oferta de viviendas en estos regímenes de tenencia que moderará los precios de alquiler para las personas con menos recursos, a la vez que se permite, después del cambio legislativo, que las ayudas de este programa puedan destinarse adicionalmente a la adquisición de viviendas con objeto de incrementar los parques públicos de vivienda por parte de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.
- En relación con las ayudas al alquiler se suprimió el límite de 200 euros/mes, y además se incorporó la posibilidad de otorgar ayudas al alquiler a beneficiarios que abonen una renta de hasta 900 euros/mes, frente a la limitación de 600 euros/mes del Plan Estatal 2013-2016.
- En materia de rehabilitación se incorporaron, en relación con el plan anterior, las ayudas a la rehabilitación de viviendas unifamiliares, ya sean de naturaleza urbana o rural, y las ayudas individuales a las viviendas ubicadas en edificios de tipología residencial colectiva.
- En materia de regeneración y renovación se incorporó el programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural, con el objeto de mejorar los tejidos residenciales, recuperar conjuntos históricos, centros urbanos, barrios degradados, incluidos expresamente la infravivienda y el chabolismo, y núcleos rurales. Las ayudas a la rehabilitación, regeneración y renovación urbana se conceden con carácter general por un importe de hasta el 40% de la inversión, si bien en el supuesto de unidades de convivencia con ingresos inferiores a 3 veces el IPREM pueden ser de hasta el 75%. Esta discriminación positiva tampoco existía en el Plan anterior.

- Además, el Plan Estatal de Vivienda incorpora un programa específico de fomento de viviendas para personas mayores o con discapacidad, con instalaciones y servicios comunes adaptados, para ser destinadas al alquiler o a cesión de uso durante un plazo mínimo de 40 años. Los alquileres o precios de la cesión están limitados y los arrendatarios o cesionarios tienen limitación de ingresos.
- Estas medidas junto con las que se apuntan a continuación en materia de "Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad" y otras de menor calado, fundamentan un impacto social positivo.
- Impacto medioambiental

  El Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 incluye el programa de fomento de mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas, así como el programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural. Ambos programas incluyen como actuaciones subvencionables la rehabilitación de viviendas con exigencia de reducción de la demanda energética en determinados porcentajes en función de la zona climática de que se trate. En el segundo se fomenta también la regeneración urbana en términos de sostenibilidad.

  Por otra parte, incluye el programa de fomento del parque de viviendas en alquiler y el programa de fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad, en los que se fomenta la promoción de viviendas, si bien se exige que las nuevas viviendas obtengan una calificación energética mínima B.

  El impacto medioambiental del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 es netamente positivo.
- Impacto **en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad**

  Conforme a la Base de Datos de personas con valoración del grado de discapacidad del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (datos de 2015) existen en España 2.998.639 de personas con algún grado de discapacidad reconocido, lo que representa el 6,4% de la población.

  El Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, consciente de esta realidad, hace un esfuerzo para contribuir a garantizar la igualdad de oportunidades y la no

discriminación de las personas con discapacidad. Así mismo, contribuye a garantizar la accesibilidad universal de dichas personas.

En concreto las medidas recogidas al efecto en el Plan son:

— Incorporación del programa de fomento de viviendas para personas mayores o con discapacidad.

— Incremento del umbral de ingresos para el acceso a las ayudas del Plan en el supuesto de personas con discapacidad hasta 4 veces IPREM (con carácter general el umbral es 3 veces IPREM) y de personas con discapacidad en supuestos más severos hasta 5 veces IPREM.

— La cuantía de las ayudas para la mejora de la accesibilidad en viviendas y edificios se limitan con carácter general al 40% de la inversión. En el caso de personas con discapacidad pueden llegar hasta el 75% de la inversión. Estas ayudas son además compatibles con cualesquiera otras para la misma finalidad.

— El Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 tiene por tanto un impacto positivo, a favor de las personas con discapacidad, en términos de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

- **Ayudas de Renta Básica de Emancipación**

La Renta Básica de Emancipación sigue generando obligaciones de pago. En el año 2011 se suprimió la posibilidad de nuevos reconocimientos de la ayuda. No obstante, se mantiene la ayuda para aquellos que la tenían reconocida con anterioridad, siempre que cumplan los requisitos exigidos en su normativa específica.

El plazo máximo de reconocimiento de la ayuda es de cuatro años, pudiendo ser continuo o por periodos fraccionados. En el año 2015 venció el derecho de todos aquellos que disfrutaron de la ayuda en plazo continuo, de forma que no generan obligaciones de pago en ejercicios posteriores.

Las ya escasas obligaciones del ejercicio 2021 se derivarán de aquellos beneficiarios que disfrutan de la ayuda en periodos fraccionados que suman los cuatro años referidos y de la resolución de incidencias y procedimientos judiciales.

- **Plan 20.000 viviendas**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ante los desajustes del mercado del alquiler en determinados ámbitos del territorio nacional, en los que la dificultad para el acceso a la vivienda en este régimen es creciente por la escasez de oferta y, en consecuencia, el incremento de precios, está impulsando el llamado "Plan 20.000", cuyo objeto es el incremento de 20.000 viviendas en el parque de viviendas en alquiler a precios asequibles o sociales para personas o unidades de convivencia con ingresos limitados en aquellos ámbitos en los que este mercado esté especialmente tensionado.

Así, a partir de los datos estadísticos más significativos que reflejan la actividad inmobiliaria, la evolución de las operaciones de compraventa, los precios de la vivienda, en venta y en alquiler, y la situación económica de los hogares, utilizando para ello las principales fuentes disponibles de información, ha realizado una identificación de los ámbitos territoriales en los que existe un mayor desajuste entre la evolución de los precios de la vivienda y las posibilidades de acceder a una vivienda atendiendo a las características locales del mercado del alquiler, en contextos caracterizados por la insuficiencia de oferta de vivienda a precios asequibles para atender la demanda de vivienda existente. En concreto, ha detectado inicialmente, como ámbitos especialmente tensionados: Madrid y área metropolitana, Barcelona y área metropolitana, Valencia y área metropolitana, Sevilla, Málaga, Islas Canarias e Islas Baleares.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene programada una dotación presupuestaria para el ejercicio 2021 de 100.360.000 euros para actuaciones en suelos de titularidad de SEPES y actuaciones a desarrollar mediante subvenciones nominativas a las Comunidades Autónomas o Ayuntamientos en suelos de titularidad pública. En los Presupuestos Generales del Estado de 2021 se han propuesto dos subvenciones nominativas: en primer lugar, una subvención cuyo destinatario es el Ayuntamiento de Barcelona y el objeto es la promoción de viviendas en alquiler asequible o social con un importe de 11.740.880 euros, y en segundo lugar, con el mismo objeto que la anterior y cuyos destinatarios son entidades locales por un importe de 17.899.120 euros.

El Plan 20.000 viviendas se desarrollará, por tanto, en los suelos residenciales de SEPES ubicados en las zonas antes referenciadas y en suelos de titularidad pública de las administraciones autonómicas y locales correspondientes.

Estas actuaciones requerirán tanto individualmente, como en su conjunto, de varias anualidades para su desarrollo.

La consignación de 100.360.000 euros será destinada a firmar convenios con SEPES para realizar las actuaciones en los suelos ya referidos de su titularidad. Con esta dotación se atenderá al coste del suelo, la urbanización, la posible colaboración público-privada mediante la constitución de derechos de superficie y las partidas complementarias que se establezcan en los estudios de viabilidad. Esta dotación es una aportación que se antoja escasa para promover el alquiler de vivienda social o asequible, no obstante, con ella se financiarán convenios en suelos de SEPES en zonas tensionadas y se posibilitará la adquisición por SEPES de otros suelos de ADIF, INVIED, etc, con el mismo objetivo.

Es importante señalar, que la previsión de ejecución de los 100.360.000 ~~de~~ euros es del 100%, y que en caso de un incremento de la dotación existiría capacidad para ejecutarlo.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El órgano encargado de la ejecución del programa es la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Los objetivos e indicadores de seguimiento del programa 261N son los siguientes**:**

OBJETIVO
1. Facilitar el disfrute de los ciudadanos a una vivienda asequible, mediante ayudas estatales en forma de subsidios de préstamos y subvenciones

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Subsidiación préstamos convenidos **(nº de préstamos)**	40.000	40.000	20.000	20.000	19.000
— Ayudas al alquiler **(nº de viviendas)**	72.000	72.000	72.000	80.000	87.000
— Ayudas a la rehabilitación **(nº de viviendas)**	18.500	18.500	18.500	18.500	17.900

OBJETIVO
2. Facilitar la emancipación de los jóvenes mediante un conjunto de ayudas directas del Estado destinadas al apoyo económico para el pago del alquiler de la vivienda que constituye su domicilio habitual y permanente

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Renta Básica de Emancipación **(nº de beneficiarios) ***	800	370	300	260	250

***** Número de beneficiarios que han cobrado la ayuda en el ejercicio correspondiente

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 261O. Ordenación y fomento de la edificación

PROGRAMA 261O

ORDENACIÓN Y FOMENTO DE LA EDIFICACIÓN

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La finalidad del Programa 261O se resume en los siguientes tres apartados:

- Conservación, restauración y rehabilitación del patrimonio arquitectónico, histórico y social repartido a lo ancho de todo el territorio del Estado, tanto a través del programa de rehabilitación arquitectónica como a través del 1,5% Cultural.
- Promoción y difusión nacional e internacional de la arquitectura española.
- Elaboración de los trabajos de producción y revisión normativa en el ámbito de la edificación, encomendados a la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura mediante el Real Decreto por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El programa abarca varias líneas de acción, estudios de investigación y fomento en arquitectura y edificación, a través del desarrollo de concursos, premios, reuniones, exposiciones, elaboración de normas básicas reguladoras de la innovación y calidad de la edificación y, especialmente, de las intervenciones arquitectónicas y de ingeniería en obras específicas de rehabilitación patrimonial.

Este programa impulsa los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles). Las medidas que contribuyen a la consecución de estos ODS, son las siguientes:

- Mejora de la eficiencia energética en el ámbito de la edificación, mediante la reducción de la demanda y la mejora del rendimiento de sus instalaciones: lograr la alta eficiencia energética de los nuevos edificios (de consumo de energía casi nulo) y mejorar el parque residencial existente hacia este estándar.
- Financiación de intervenciones en bienes de interés cultural: permiten la conservación y el enriquecimiento del patrimonio, sirviendo de motor para el desarrollo de un turismo sostenible.
- Gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales en el ámbito de la edificación y el urbanismo: desarrollo de trabajos de investigación y de desarrollo prenormativo, con asociaciones y organizaciones centradas en el desarrollo

sostenible de la edificación y su entorno urbano, que permitan educar y sensibilizar a la población, favorezcan la gestión sostenible y el uso eficiente de los recursos naturales en la edificación.

Esta labor se completa con las dotaciones presupuestarias para transferencias a otras entidades del sector público administrativo estatal que desarrollan actividades en este ámbito, cuya gestión asimismo es competencia de la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura

2. ACTIVIDADES

Para la consecución de los objetivos fijados en el apartado anterior, la Subdirección General de Arquitectura y Edificación ha implantado los siguientes programas funcionales:

- **Programa de Rehabilitación Arquitectónica**. A través de este programa se convocan concursos de redacción de proyectos y ejecución de obras de rehabilitación en edificios históricos y regeneración urbana, actuando como órgano de contratación.

  Estas actuaciones de rehabilitación, que pretenden ser entendidas como referentes en materia de rehabilitación sostenible y accesible, se financian a través de la aplicación 17.10.261O.611. A través de este programa se pretende rehabilitar espacios públicos de modo que se regenere el tejido económico en el que se integran.

- **Programa de Conservación del Patrimonio**, **1,5% Cultural**. Este programa de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Patrimonio Histórico permite destinar un porcentaje del presupuesto de las obras públicas estatales a financiar actuaciones de conservación o enriquecimiento del Patrimonio, o de fomento de la creatividad artística.

  El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana contribuye a incrementar con extraordinaria relevancia, la riqueza de nuestro patrimonio histórico mediante la recuperación de inmuebles que forman parte de la herencia patrimonial de España en su máxima categoría, esto es en los Bienes de Interés Cultural (BIC).

  La relación de intervenciones gira sobre múltiples y variadas líneas de actuación: Intervención en Obras Públicas, Arquitectura Religiosa, Parques y Yacimientos Arqueológicos, Teatros y edificios para música, Bienes de Patrimonio Mundial (UNESCO), Murallas, Castillos y Arquitectura Defensiva, Paisajes Culturales, Conjuntos Históricos, Intervenciones en el Patrimonio Industrial y Minero,

Patrimonio Arquitectónico o el Camino de Santiago, repercutiendo con las obras en la actividad económica, social y cultural de un gran número de municipios que encuentran en estas actuaciones un nuevo foco generador de recursos, con impacto directo en la generación de empleo, e indirecto, durante la ejecución de las obras, y posteriormente, vinculado a la actividad que albergue el monumento restaurado o derivado del atractivo cultural o turístico que genere. Este programa se enmarca dentro de las lineas de actuación relacionadas con el reto demografico.

La repercusión de la actividad que promueve la Administración General del Estado consigue que muchas intervenciones que en sí mismas sean polos de atracción cultural, tengan una repercusión más allá de la local o regional y trasciendan al ámbito nacional e incluso internacional, como el Camino de Santiago.

Para ello, el Programa 261O abre con una consignación mínima en las aplicaciones presupuestarias necesarias (del capítulo 7) para ir dotándolas económicamente a lo largo del año, a medida que se vayan generando o transfiriendo los fondos por parte de los centros gestores (Agencias, Organismos Autónomos, Fundaciones, Entidades Públicas Empresariales, otros entes públicos: Puertos y Autoridades Portuarias y sociedades mercantiles adscritas o dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana directa o indirectamente).

En este programa denominado 1,5% Cultural, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no es el órgano de contratación de las obras, sino que la subvención concedida recae sobre el BIC en sí mismo, siendo gestionado por el solicitante de la ayuda.

- **Difusión de la arquitectura española**. Esta actividad, dotada con las aplicaciones 17.10.261O.640 y 17.10.261O.227.06, así como otras incluidas en el capítulo 7 de la misma Dirección General, se desarrolla siguiendo estas líneas de actuación:
  - Promoción y participación en eventos internacionales de difusión de la arquitectura, contribuyendo de forma muy significativa a la divulgación de la arquitectura española en aquellos foros en los que se crea opinión, con lo que se contribuye de forma directa y efectiva a su puesta en valor. En concreto, a través de las transferencias de crédito previstas se garantiza la presencia del Departamento en los siguientes eventos:
    - Organización de las Bienales Española e Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo (17.10.261O.785). La finalidad de la presente dotación es la de financiar la celebración y las itinerancias de la XV Edición de la Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo, y de la XII Bienal Iberoamericana de

Arquitectura y Urbanismo, así como poder acometer los gastos necesarios para el cierre de las ediciones anteriores.

- Participación en la Bienal de Arquitectura de Venecia (17.10.261O.741). Se trata de un evento internacional y uno de los acontecimientos más importantes de la cultura arquitectónica. España mantiene desde 1953 un pabellón dentro de los Giardini della Biennale en el que, en cada edicción, y en colaboración con la Sociedad Estatal AC/E Acción Cultural Española y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), muestra el discurrir de la arquitectura española en un espacio de intercambio de experiencias, reflexión y debate.

- Concurso de Arquitectura EUROPAN (17.10.261O.783). EUROPAN es un concurso que cada dos años se celebra en todos los países europeos (federación de concursos), con un tema, un reglamento y un calendario comunes, y cuyo objetivo primero es profundizar en el conocimiento y la investigación en el campo la Arquitectura, el Urbanismo, la Vivienda y la Ordenación Territorial.

  Para ello convoca a jóvenes arquitectos a participar en una reflexión conjunta sobre unos emplazamientos urbanos concretos, proporcionados, por los organizadores de EUROPAN, de todo el continente. Cada país establece sus Bases y garantiza el cumplimiento de las condiciones fijadas en el Reglamento de EUROPAN .

- Política de premios, destinada a incentivar y premiar la Arquitectura de calidad, sostenible y de interés público: Premios de la Casa de la Arquitectura entre los que se incluye el Premio Nacional de Arquitectura (17.10.261O.488)
- Organización de exposiciones y otros eventos de difusión de la arquitectura de ámbito nacional, financiadas a través de las aplicaciones 17.10.261O.227.06, para la contratación de los correspondientes comisariados y traslados de exposiciones; y de la 17.10.261O.640, para la producción efectiva y montaje de las exposiciones, tanto en España como en el extranjero.
- Difusión de la arquitectura española a través de Internet, mediante la aplicación 17.10.261O.787.06. Desde 2014 existe una colaboración entre el Departamento y la Fundación Arquia (antigua Fundacion Caja de Arquitectos), para el desarrollo de una plataforma de difusión y apoyo profesional de la arquitectura en Internet y que, además, este año dará visibilidad al proyecto de la Casa (museo) de la Arquitectura.

- Apoyo a otras instituciones en el objetivo común de difundir la calidad de la arquitectura española, mediante subvenciones nominativas del capítulo VII, y así colaborar en los trabajos necesarios para estudiar, documentar, inventariar, divulgar y proteger el patrimonio arquitectónico del siglo XX y XXI. Este año se apoyarán: la Fundación de Norman Foster (17.10.261O.787.17), la Fundación Enric Miralles (17.10.261O.787.19) y la Asociación WIRES (17.10.261O.787.20). Además, se colaborará con el Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España para el Foro UIA-Madrid 2021 (17.10.261O.787.16) y con la Fundación Arquia para el Young Architect Program (17.10.261O.787.18). Así mismo, y como ya se ha hecho en años anteriores, se colaborará también con la Fundación Mies van der Rohe (17.10.261O.786), la Fundación DOCOMOMO Ibérico (17.10.261O.787.01), la Fundación Arquitectura y Sociedad (17.10.261O.787.07), la Fundación Arquitectura Contemporánea (17.10.261O.787.11), la Fundación Alejandro de la Sota (17.10.261O.787.08), la Fundación Culture Care (17.10.261O.787.13) y la Fundación ICO (17.10.261O.787.14).

- **Edificación Sostenible**

Esta actividad se desarrolla siguiendo estas líneas de actuación:

- Colaboración con la agencia estatal Consejo Superior de Investigaciones CientíficasLa obligación de actualización periódica del Código Técnico de Edificación establecida en la Ley 38/1999 de la Edificación, así como las necesidades de adecuación del marco reglamentario a las Directivas europeas, hace necesario contar con asistencia técnica y científica del IETCC – Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja, centro perteneciente al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) - en los trabajos relacionados con el desarrollo, mantenimiento y actualización del CTE, así como de la restante normativa de aplicación en el ámbito de la edificación y la arquitectura. El marco normativo se va a ver complementado con la redacción de la Ley de Arquitectura y Calidad del entorno construido que se está desarrollando en la actualidad y para lo cual la asesoría y el apoyo técnico de la Unidad de Calidad en la Construcción del Instituto Torroja también es necesaria. Asimismo, derivado de las nuevas necesidades del sector, se hace preciso realizar estudios estratégicos y de investigación relacionados con la rehabilitación, la sostenibilidad y la accesibilidad. También se considera prioritario mejorar las prestaciones y

aplicabilidad del CTE mediante el desarrollo de documentos y herramientas complementarias al CTE.

- Colaboración con Green Building Council - España (GBCe), a través de la aplicación 17.10.261O.787.02. A través de esta colaboración se facilitará el seguimiento de la Estrategia para la Rehabilitación a largo plazo del parque edificado (ERESEE), Estrategia cuya segunda revisión se completó en el año 2020, siendo un documento básico para servir de referencia para la definición del Plan de Acción de Rehabilitación y Regeneración Urbana, así como una herramienta de apoyo importante en la definición y puesta en marcha del Plan de Recuperación y Resiliencia. Para la realización de las tareas de implementación de la Estrategia a la planificación se explorará la utilización de herramientas informáticas de análisis del parque inmobiliario desde el punto de vista energético desarrolladas con anterioridad por GBCe. El conocimiento y la participación de esta organización en proyectos europeos relacionados con temas como la armonización de los indicadores de sostenibilidad (Proyecto Levels) o con el denominado Pasaporte de Rehabilitación aportará al Ministerio información y colaboración muy valiosa para el impulso de la rehabilitación energética en la edificación, el estudio de futuros documentos de caracterización de las edificaciones existentes como el Libro del Edificio existente y la incorporación de parámetros de sostenibilidad en la normativa. La colaboración con Green Building Council también permitirá continuar estudiando y evaluando los indicadores de sostenibilidad, tratadas actualmente en los distintivos voluntarios de sostenibilidad, que puedan ser objeto de inclusión en el ámbito reglamentario, concretamente en el Código Técnico de la Edificación (CTE) en correspondencia con el requisito básico de Utilización sostenible de los recursos naturales del Reglamento Europeo de Productos de Construcción (UE) Nº 305/2011.
- Colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid, a través de la aplicación 17.10.261O.758.00. A través de está colaboración se financian trabajos, enmarcados en el ámbito de la investigación que suponen una base necesaria para la calidad de la arquitectura y para evaluar el impacto que tienen el desarrollo normativo sobre la arquitectura y la edificación. El desarrollo y posterior aplicación de la futura Ley de Arquitectura y calidad del entorno construido requiere de una amplia reflexión en el ámbito de la formación y la investigación. Asimismo, el importante impulso que se está dando desde la normativa al fomento de eficiencia energética, la seguridad, la habitabilidad y la

accesibilidad y en particular en el ambito de la rehabilitación de los edificios debe ser convenientemente evaluada para conocer de que modo se están aplicando estas exigencias normativas en casos reales de arquitectura de calidad.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

- Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura
- Otros órganos colaboradores: Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE); Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC); Fundación Mies van der Rohe; Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), adscrita al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Acción Cultural Española AC/E; Fundación Caja de Arquitectos; Ayuntamiento de Madrid; Universidad Politécnica de Madrid; Green Building Council España (GBCe); Fundación de Norman Foster; Fundación Enric Miralles; la Asociación WIRES; Fundación DOCOMOMO Ibérico; Fundación Arquitectura y Sociedad; Fundación Arquitectura Contemporanea; Fundación Alejandro de la Sota; Fundación Arquitectura Contemporánea; Fundación Culture Care y la Fundación ICO

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Con cada uno de los 4 programas funcionales descritos se consolidan e impulsan objetivos contemplados en los distintos planes estratégicos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, en concreto, en el Plan Estratégico de Subvenciones para el periodo 2018-2021.

Además, aunque incardinado en el sector productivo de la edificación y construcción en general, este programa incide, como factor multiplicador, en otros sectores primordiales de la economía nacional y en todas sus actuaciones se vela por el cumplimiento de los objetivos de reducción del impacto de género y el fomento de las políticas de igualdad.

Con carácter general, para medir el grado de consecución de los objetivos fijados para este programa se establecen dos indicadores principales:

- Número de actuaciones iniciadas
- Número de actuaciones finalizadas

Además, para cada una de las áreas de actividad en las que se subdivide el programa 261O se contemplan los siguientes objetivos e indicadores de seguimiento.

- **Respecto de los programas de rehabilitación arquitectónica y de Conservación del Patrimonio Histórico Español, 1,5% Cultural**

  El primer objetivo de ambos programas, es la conservación y rehabilitación del patrimonio arquitectónico, mejorando las condiciones de conservación y mantenimiento de edificios con valor patrimonial o utilidad social.

  Íntimamente ligado a este primer objetivo, se persigue la creación de empleo en el sector de la construcción, ya que implica la creación del mismo tanto de forma directa como indirecta, durante la fase de ejecución de las obras y, posteriormente, en la puesta en marcha y mantenimiento de las actividades que albergan los edificios rehabilitados. Adicionalmente son programas con una clara repercusión en la actividad económica también a través del fomento del turismo cultural.

  En ambos programas se contemplan los siguientes indicadores de seguimiento:

  - Repercusión en los medios
  - Nº actuaciones impulsadas en el programa de rehabilitación arquitectónica
  - Nº de actuaciones financiadas en el programa del 1,5% cultural

  Además, en el programa de rehabilitación arquitectónica se persigue, en aquellas actuaciones en las que sea posible, incorporar la metodología BIM (Building Information Modeling), que redunda en una mayor productividad del sector de la construcción, una reducción de los costes de las infraestructuras a lo largo de todo su ciclo de vida, una mejora de la calidad de los proyectos y las obras y un aumento de la transparencia en la información.

  Para cuantificar estos objetivos se establecen los siguientes indicadores, ejercicio 2020:

Repercusión en los medios	Publicación de al menos 20 notas de prensa sobre las actuaciones impulsadas en ambos programas
Nº actuaciones rehabilitación arquitectónica	Inicio de al menos 10 expedientes de contratación
Nº actuaciones 1,5%	Al menos 35 actuaciones financiadas
Implantación de BIM	Incorporar la metodología BIM en al menos 2 de los 10 expedientes de contratación

- **Respecto del programa de Difusión de la Arquitectura Española**

El objetivo último del programa de Difusión es proyectar la arquitectura española como referente internacional. Una arquitectura contemporánea que sabe combinar la identidad cultural, histórica y artística de su patrimonio con la innovación y la modernidad.

Para ello el programa crea canales estables de comunicación con otras instituciones públicas y privadas y de la sociedad civil, con un doble objetivo:

- Potenciar la difusión nacional e internacional de la arquitectura española, acercándola a los ciudadanos, y apoyando a las empresas y despachos españoles en el exterior.
- Incentivar y premiar la arquitectura de calidad, sostenible y de interés público, primando la actuación sobre el patrimonio edificado.

Es un instrumento básico para contribuir a la competitividad económica. La colaboración con otras instituciones permite mejorar sinergias, coordinar actuaciones y optimizar recursos entre los distintos proyectos de difusión y los agentes que los respaldan.

Favorece la participación la sociedad en el debate sobre la protección del territorio, la construcción de la ciudad, la rehabilitación del patrimonio, o la consideración de la arquitectura como factor de oportunidad y referencia.

Además, el programa aprovecha el valor cultural y patrimonial de la arquitectura sobre la que se interviene o difunde, para trasmitir los valores de la sociedad, de los tejidos profesional, institucional y empresarial, y de la propia economía española en su conjunto.

Para el seguimiento del cumplimiento de estos objetivos se contemplan los siguientes indicadores de seguimiento:

- Repercusión en los medios.
- Número de eventos liderados.
- Publicaciones encaminadas a la difusión de la arquitectura.

Para cuantificar estos objetivos se establecen los siguientes indicadores, ejercicio 2020:

Repercusión en los medios	Publicación de 20 notas de prensa
Eventos liderados	Impulso y organización de 8 eventos (premios, exposiciones, etc.) dirigidos a difundir la arquitectura
Publicaciones	Al menos 3 publicaciones

- **Respecto del Programa de Edificación Sostenible**

El objetivo de esta actividad es la promoción de la innovación y la calidad en la edificación, asegurando unos niveles adecuados de seguridad, calidad ambiental, accesibilidad y eficiencia energética tanto en obra nueva como en el parque edificatorio existente, así como la búsqueda de una edificación sostenible, desde un enfoque medioambiental, económico y social. Para ello se persiguen los siguientes objetivos:

- Adecuar y completar la legislación y la normativa técnica en materia de edificación fundamentalmente Código Técnico de la Edificació) a la coyuntura del sector de la construcción en cada momento (en la actualidad, centrado en la rehabilitación y la eficiencia energética) y a las distintas directivas europeas.
- Promover al calidad de la Arquitectura y del entorno construido a través del desarrollo de legislación básica a nivel estatal en al materia y mediante el papel de coordinación de las Comunidades Autónomas, quienes tienen competencia en la calidad en la edificación, a través de las Comisiones de seguimiento correspondientes.El fomento de la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en la edificación.
- La contribución a una economía basada en bajas emisiones de carbono, de acuerdo con los objetivos del Gobierno y las políticas de la Unión Europea, que ayudarán a reducir la factura energética de las familias y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- El ejercicio normativo en la dirección de la eficiencia energética, la sostenibilidad y la accesibilidad, como ejes esenciales para asegurar la máxima calidad en la edificación.
- Mejorar la sostenibilidad de la edificación, fundamentalmente a través de la actualización del Código Técnico de la Edificación (CTE).

Para el seguimiento del cumplimento de estos objetivos se contemplan los siguientes indicadores de seguimiento:

- Adecuación de la normativa en el ámbito de la edificación.
- Documentos y aclaraciones complementarias a la normativa.
- Organización, participación e impulso de reuniones y jornadas con los actores implicados.

Además, se pretende favorecer el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad fijados tanto a nivel europeo (Marco sobre Clima y energía para 2030) como mundial (Acuerdo de París 2015), y acercar nuestro marco normativo en el ámbito de la edificación al marco europeo, especialmente en relación con los objetivos de eficiencia y ahorro energéticos.

Para cuantificar estos objetivos se establecen los siguientes indicadores, ejercicio 2021:

Adecuación de la normativa en el ámbito de la edificación	Tramitación de al menos 2 desarrollos normativos
Documentos y aclaraciones complementarias a la normativa	Redacción o actualización de al menos 6 documentos o aclaraciones complementarias a la normativa
Organización, participación e impulso de reuniones y jornadas con los actores implicados	Participación activa en al menos 8 eventos

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 261P. Urbanismo y política del suelo

PROGRAMA 261P

URBANISMO Y POLITICA DEL SUELO

La gestión y ejecución del Programa 261P ha sido compartida durante muchos años por las Subdirecciones Generales de Urbanismo y Suelo que, recientemente (en virtud del Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) pasaron a denominarse de Políticas Urbanas y de Suelo Información y Evaluación, respectivamente.

Ambas Subdirecciones siempre han formado parte de la misma Dirección General hasta la aprobación del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que han pasado a depender jerárquicamente de diferentes Direcciones Generales. Esta reestructuración ha motivado que dentro del programa se hayan abierto dos servicios diferenciados el 17.09 que corresponde a la Dirección General de Vivienda y Suelo del que depende la Subdirección General de Suelo, Información y Evaluación y el servicio 17.10 que corresponde a la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura de quién depende la Subdirección General de Políticas Urbanas.

Este Programa impulsa el cumplimiento de todas las metas con componente urbano de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y específicamente: el ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y el ODS17 (Alianzas para lograr los objetivos).

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Estas Subdirecciones se les asigna el cumplimiento de las funciones que tiene atribuidas por el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las actividades que desarrolla a través de este programa la Subdirección General de Suelo, Información y Evaluación son las siguientes:

- El ejercicio de las competencias de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda en relación con las **actuaciones concertadas de uso, cesión o enajenación de suelo en los entornos urbanos**.
- El desarrollo, seguimiento y evaluación del **sistema de datos e indicadores de la Agenda Urbana Española** y su alineación con la Agenda 2030, así como el asesoramiento, análisis, valoración e integración de los planes de

implementación en esta materia por parte de las administraciones públicas territoriales.

- En colaboración con las administraciones sectoriales competentes, **seguimiento, evaluación de impacto y puesta en valor de las actuaciones e iniciativas urbanas programadas e implementadas con financiación de fondos de la Unión Europea**, en el marco de las redes sectoriales en la materia.
- El diseño, el mantenimiento y la actualización del **sistema de información urbana** a que se refiere la disposición adicional primera del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, para la recogida y tratamiento de datos estadísticos sobre urbanismo y suelo, en coordinación con las demás administraciones competentes en la materia, todo ello sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría del Departamento en materia de Tecnologías de la Información.
- La propuesta de las **directrices a que debe sujetarse la gestión del suelo** para coadyuvar al cumplimiento de la política de vivienda, en los términos previstos en el artículo 8.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, así como cuantas otras competencias en materia de gestión de suelo le atribuya al Departamento la legislación aplicable.
- La propuesta de modificaciones y desarrollo de **iniciativas en materia de suelo en relación con su régimen patrimonial**, criterios de valoración, gestión, y enajenación, coherentes con los objetivos de la política de vivienda y los principios rectores de la regulación y uso del suelo.
- El **impulso del conocimiento y la información**, así como la publicidad activa y las obligaciones derivadas del derecho de acceso a la información pública en las materias propias de la Dirección General, el análisis del impacto de las políticas públicas en la consecución de los objetivos de la política de vivienda y, en particular, las relativas a los **programas de impulso de la oferta de vivienda a precios asequibles**.
- La coordinación técnica del desarrollo del **sistema estatal de índices de referencia del mercado del alquiler de vivienda**, y de otros instrumentos para el seguimiento y observación de la realidad del mercado de la vivienda y suelo.
- La propuesta y seguimiento de **indicadores de referencia para el análisis y evaluación de las dinámicas urbanas y territoriales**, el uso y ocupación del

suelo y del parque edificatorio y de la vivienda en términos de sostenibilidad, para el ejercicio de las competencias propias de la Dirección General.

- El fomento y la elaboración de **estudios y trabajos de investigación en materia de suelo**, así como la recopilación y difusión de información sobre dicha materia.
- La **elaboración y propuesta de la normativa relativa al régimen de valoraciones de suelo y a la política de vivienda**.
- La colaboración y asesoramiento en el ámbito de las competencias de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda en la **evaluación técnica de actuaciones de desarrollo urbano que cuenten con financiación pública**, en coordinación con los departamentos competentes en la materia.
- El apoyo a la Secretaría de Estado en la **concertación con las administraciones territoriales, de las actuaciones en materia de urbanismo y promoción del suelo público en las ciudades**.

El impulso de estos dos ODS (y del resto de metas) la Subdirección General de Políticas Urbanas lo realiza a través de la implementación de la **Agenda Urbana Española** que, como política nacional urbana**,** es un marco estratégico que busca orientar la toma de decisiones que afectan al ámbito urbano y territorial. Entre su decálogo de objetivos estratégicos se encuentran la vinculación urbano-rural, el fomento de un modelo de pueblos y ciudades que tenga en cuenta de manera integrada e integral todos los elementos que las afectan: la planificación, la movilidad, la vivienda, la arquitectura, la prevención y mitigación de los efectos de cambio climático, etc, todo ello con el objetivo de generar pueblos y ciudades más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, donde se proteja el patrimonio cultural y se reduzcan los impactos ambientales. Asimismo, es un instrumento pensado para mejorar la gobernanza multinivel entre todos los niveles de la administración y entre todos los actores, públicos y privados. La Agenda prevé, entre otros aspectos, la institucionalización de las relaciones con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), el impulso de la colaboración con las comunidades autónomas y la creación de foros de difusión e intercambio de conocimiento.

Las actividades que desarrolla la Subdirección General de Políticas Urbanas a través de este programa son las siguientes:

- La elaboración y propuesta de la normativa relativa al régimen del suelo y las políticas urbanas.

- El ejercicio de las competencias urbanísticas del Estado para las ciudades de Ceuta y Melilla, a las que se refiere la disposición adicional tercera del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, consistentes en la elaboración de informes técnicos y jurídicos sobre el planeamiento general de ordenación urbana así como las revisiones, modificaciones y planes de las ciudades de Ceuta y Melilla.
- La preparación de los expedientes de autorización ante el Consejo de Ministros a la que se refiere la disposición adicional décima del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. La elaboración de informes sobre la legislación urbanística, territorial y de vivienda de las comunidades autónomas en relación con las competencias exclusivas del Estado, así como el apoyo y la colaboración con las comunidades autónomas y los municipios para el conocimiento y la difusión de las buenas prácticas relacionadas con las políticas urbanas y el urbanismo. La elaboración de informes de apoyo a las políticas y actuaciones del Departamento y de otros órganos de la Administración General del Estado en las materias relacionadas con las políticas urbanas.
- El desarrollo, implementación, difusión y actualización permanente de la Agenda Urbana Española en su consideración de política nacional urbana, así como la colaboración con otros departamentos ministeriales, otras administraciones públicas, colegios profesionales, universidades, asociaciones de la sociedad civil, el tercer sector y cualesquiera otros agentes interesados, para su aplicación efectiva.
- El apoyo técnico y la participación en los foros y organismos internacionales relacionados con las políticas urbanas y la cohesión territorial, particularmente en el ámbito europeo, especialmente en el caso de actuaciones urbanas financiadas con fondos de la Unión Europea, así como en las redes nacionales e internacionales de información y conocimiento sobre políticas urbanas.
- El ejercicio de las competencias de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda en relación con las políticas de desarrollo urbano sostenible que implementen la Agenda 2030 y las Agendas Urbanas internacionales.
- El fomento y la elaboración de estudios y trabajos de investigación en relación con las políticas urbanas, así como la recopilación y difusión de información sobre dichas políticas.

- Preparación y tramitación de los expedientes de obras del Estado declarados de urgencia o excepcional interés público.
- Apoyo a la Secretaría de Estado en la concertación con las Administraciones territoriales, de las actuaciones en materia de urbanismo y suelo y otras actividades necesarias para el cumplimiento de los objetivos de las Direcciones Generales. La colaboración y asesoramiento en el ámbito de las competencias de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda en la evaluación técnica de actuaciones de desarrollo urbano que cuenten con financiación pública, en coordinación con los departamentos competentes en la materia.

2. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La Dirección General de Vivienda y Suelo y la Dirección General de Agenda Urbana son los órganos encargados de la ejecución de este Programa, a través de la Subdirección General de Suelo, Información y Evaluación y de la Subdirección General de Políticas Urbanas respectivamente.

3. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

El desarrollo de las actividades señaladas anteriormente, incluyen una serie de objetivos específicos e indicadores que se definen a continuación.

- El **desarrollo y mantenimiento del Observatorio de Vivienda y Suelo** implica, entre otras actuaciones, la elaboración de boletines estadísticos periódicos y especiales, y la realización de actividades de integración, explotación y análisis de datos en materia de vivienda y suelo.

OBJETIVO
Publicaciones periódicas Observatorio de Vivienda y Suelo

INDICADORES	**2019**		**2020**		**2021**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
— Publicaciones de boletines periódicos del Observatorio **(nº de Boletines publicados)**	5	5	5	5	5

- La coordinación técnica del desarrollo del **sistema estatal de índices de referencia del mercado del alquiler de vivienda** implica la realización de

actividades de análisis y presentación de datos, en el contexto de la colaboración interadministrativa.

OBJETIVO
Sistema estatal de índices de referencia del mercado del alquiler de vivienda

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Presentación de datos en línea.	0	0	1	1	1

- La realización de **actividades en ejercicio de las funciones de Secretariado de la Red de Iniciativas Urbanas**, red sectorial de coordinación de las actuaciones de desarrollo urbano financiadas con cargo a fondos de la UE, en colaboración con el Ministerio de Hacienda, implica la realización de actuaciones de análisis, evaluación y difusión de los resultados alcanzados a nivel urbano y territorial.

- La **actualización y mantenimiento del Sistema de Información Urbana (SIU)**, a través de la integración de información urbanística de municipios, conlleva el estudio de la documentación urbanística disponible, la realización de trabajos de digitalización y vectorización de planos, el estudio y homogeneización de la clasificación y el estudio de las áreas de suelo en desarrollo de los mismos.

OBJETIVO
Actualización y mantenimiento del Sistema de Información Urbana (SIU)

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Municipios incluidos en el SIU a 31 de diciembre de cada ejercicio **(nº)**	4.050	4.333	4.450	4.604	4.650

- La **actualización y mantenimiento del Atlas Digital de las Áreas Urbanas**, que implica la carga de nuevos contenidos y datos estadísticos, realizando la actualización de los ya existentes, así como realizando mejoras en la aplicación en línea que favorezca el acceso a través de diferentes dispositivos, y facilitando la descarga y reutilización de la información.

Representación en los Organismos Internacionales relacionados con los temas urbanos.

El Gobierno y con él el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha asumido con entusiasmo y convencimiento los ODS de la Agenda 2030 y el resto de compromisos internacionales que permiten su implementación. Entre ellos, de manera especial las dos Agendas Urbanas internacionales (la de la UE y la de NN.UU.) La elaboración y puesta en marcha de una política nacional urbana que siga aquellos pasos es una gran oportunidad para España, tanto desde los aspectos más territoriales, como desde el triple punto de vista social, económico y medioambiental.

Con la finalidad de desarrollar adecuadamente este objetivo, se proponen las siguientes actividades:

- Participación activa en todos los actos de implementación de la Agenda Urbana de Naciones Unidas.
- Participación activa en los partenariados constituidos en el marco de la Agenda Urbana de la Unión Europea y en los que aún puedan constituirse.
- Participación en las reuniones para la negociación de la asignación de los Fondos Europeos en materia de desarrollo urbano sostenible y de rehabilitación energética de la edificación.

OBJETIVO
1. Representación en los Organismos Internacionales

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Asistencia y participación en las reuniones relativas a la implementación de la Agenda Urbana, tanto en el extranjero como dentro de España					
(nº en extranjero)	3	5	6	3	6
(nº en España)	10	10	10	(presenciales) + 3 online 10	10
— Asistencia a las reuniones de UDG (técnicos) organizadas por las dos presidencias de la Unión Europea **(nº)**	2	2	2	2	2

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Asistencia a las reuniones de los grupos de trabajo constituidos en el marco de la Agenda Urbana Europea **(nº)**	1	3	6	6	6
— Asistencia a las reuniones de Directores Generales organizadas por las dos presidencias de la Unión Europea **(nº)**	Rumania y Finlandia 2	Rumania y Finlandia 2	Croacia y Alemania 2	Croacia y Alemania 2	Portugal y Eslovenia 2
— Asistencia a reuniones para la obtención de financiación (FONDOS FEDER) **(nº)**	1	1	2	2	2
Total de reuniones (nº), nacionales e internacionales	**19**	**23**	**28**	**28**	**28**

Difusión, implementación y desarrollo de la Agenda Urbana Española.

España se enfrenta a importantes retos territoriales y urbanos (despoblación, dispersión urbana, concentración de la población en áreas urbanas, costes medioambientales, etc.). El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha afrontado la definición de un nuevo modelo mediante la elaboración de la Agenda Urbana Española en su consideración de Política Nacional Urbana. Su difusión, implementación y desarrollo, supone una prioridad para el Ministerio y una de las principales competencias asignadas a la Secretaria General de Agenda Urbana y Vivienda de la que depende esta Subdirección General.

La especial relevancia que las entidades locales ostentan como agentes encargados de implementar dichas políticas hacen preciso que la colaboración y el intercambio de conocimiento con ellas sea lo más activa posible. Ello conlleva la necesidad de firmar Convenios de colaboración, especialmente con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), para lo que se ha previsto una subvención nominativa por importe de 100.000 euros.

También será preciso celebrar otro tipo de contratos con las Universidades, los Colegios Profesionales o expertos en la materia que, mediante la celebración de Jornadas, cursos y conferencias o la realización de estudios o publicaciones, permitan dar a conocer la nueva política del Ministerio y adaptarla a las necesidades reales de quienes deban aplicarla, agilizando los procesos y viabilizando las actuaciones.

OBJETIVO
2. Difusión e implementación de la Agenda Urbana Española.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Constitución de grupos de trabajo internacionales**(nº)**	5	5	5	5	5
— Constitución de grupos de trabajo en España **(nº)**	15	15	15	15	15
— Elaboración de informes **(nº)**	10	10	10	10	10
— Jornadas de difusión **(nº)**	10	10	10	10	10
— Reuniones para la imple-mentación **(nº)**					
- Jornadas y Cursos organi-zados y/o que cuentan con la colaboración y participación de representantes del Ministerio **(nº)**	40	40	40	20(presen ciales) Más de 50 online	50

Foro Nacional de España.

Dentro de la colaboración y el intercambio de buenas prácticas en relación con las políticas urbanas diseñadas por los instrumentos internacionales a los que se ha hecho referencia, cabe resaltar la subvención nominativa prevista a favor del Programa de Naciones Unidas para los asentamientos humanos-ONU-Habitat, que cuenta con un importe de 110.000 euros.

Esta subvención además de permitir mantener la vinculación con América Latina y el Caribe en todas las materias relacionadas con el urbanismo y las políticas urbanas, está destinada al cumplimiento de una de las medidas del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española relacionadas con el Foro Urbano de España. que se configura como un proceso de participación y aportación continua y una plataforma de intercambio y puesta en común de experiencias que faciliten la discusión y el debate en torno a los temas urbanos y, en concreto, contribuya a la implementación de la Agenda Urbana Española. El indicador es la celebración del Foro Nacional Urbano.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Reuniones mantenidas para el diseño y organización de la primera edición del Foro Urbano de España	0	0	0	15	20
Total de reuniones (nº), nacionales e internacionales	**21**	**23**	**20**	**24**	**25**

Participación en la Red Europea de Conocimiento Urbano, EUKN (European Urban Knowledge Network).

La participación en la Red Europea de Conocimiento Urbano, EUKN (European Urban Knowledge Network) es una iniciativa europea en materia de políticas urbanas, investigación, experiencias y redes en relación con el medio urbano, y es una de las políticas urbanas de los países europeos.

La adhesión del Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes Fomento) a la Agrupación Europea de Cooperación Territorial Limitada: "Red Europea de Conocimiento Urbana" se realizó en Acuerdo de Consejo de Ministros de 31 de mayo de 2019.

El pago de la cuota de adhesión es compromiso adquirido y obligatorio. El principal indicador es la organización de un Policy Lab anual, la elaboración de informe sobre los resultados del mismo y la colaboración permanente para el intercambio de conocimiento en las

Trabajos de actualización de la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España que da respuesta a la Directiva 2012/27 UE, de 25 de octubre de 2012, presentada ante la Comisión Europea en mayo de 2017.

Actuaciones de difusión de la Estrategia en foros nacionales e internacionales.

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico muestra la preocupación del Gobierno por trabajar de manera más intensa en los objetivos de adaptación al cambio climático y de mitigación de sus efectos. En términos de gases de efecto invernadero, mejorar la situación del sector de la edificación resulta clave, porque los mayores incrementos de emisiones en los últimos años se han producido en España de la mano de los sectores difusos, entre los cuales se encuentra la edificación residencial.

Por ello se proponen una serie de actuaciones de difusión, además de las que ya sean precisas para proceder a la nueva actualización de la estrategia, que ya está iniciada.

OBJETIVO
4. Implantación para la Estrategia

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Número de jornadas de difusión de la Estrategia **(nº)**	6	10	10	12	15

Actualización y desarrollo del Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana, incorporando nuevos contenidos y datos estadísticos y realizando la actualización de los ya existentes. El desarrollo de este Observatorio responde al cumplimiento de lo establecido por la Disposición Adicional Primera del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula un Sistema Integrado de Información Urbana al servicio de las políticas públicas para un medio urbano sostenible, compuesto, entre otros instrumentos, por los *"b) Mapas de ámbitos urbanos deteriorados, obsoletos, desfavorecidos o en dificultades, precisados de regeneración y renovación urbanas, o de actuaciones de rehabilitación edificatoria".*

La actualización de este Observatorio se lleva a cabo a través de la firma de un Convenio con la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, mediante el que se instrumentaliza la Subvención nominativa prevista en los Presupuestos Generales del Estado por importe de 50.000 euros.

Es preciso poner de manifiesto que el Plan de Acción de la Agenda Urbana de la UE, en concreto, en el área temática de pobreza urbana y regeneración de barrios, recomienda a todos los Estados miembros que se doten de este tipo de Observatorios o que lo mantengan actualizados cuando ya cuenten con ellos, como es el caso de España.

Emisión de Informes Jurídicos y Técnicos sobre legislación y planeamiento.

OBJETIVO
10. Emisión de Informes Jurídicos y Técnicos sobre legislación y planeamiento.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Emisión de Informes jurídicos **(nº)**	80	80	80	80	80
— Emisión de informes técnicos sobre planeamiento **(nº)**	10	10	10	10	10

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 441M. Subvenciones y apoyo al transporte terrestre

PROGRAMA 441M

SUBVENCIONES Y APOYO AL TRANSPORTE TERRESTRE

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La Dirección General de Transporte Terrestre, en el desempeño de sus funciones en materia ferroviaria asume la competencia para el establecimiento e imposición de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, así como, el correspondiente control y seguimiento de los créditos presupuestarios de las partidas previstas para su compensación. Las obligaciones de servicio y su compensación se establecen en documento contractual firmado entre Renfe-Viajeros, S.A. y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Además para el ejercicio 2021 y siguientes la Dirección General de Transporte Terrestre deberá gestionar la compensación a las empresas ferroviarias por las bonificaciones efectuadas a los viajeros pertenecientes a familias numerosas.

Estas competencias se establecen de manera expresa en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que contempla, entre las funciones atribuidas a la Dirección General de Transporte Terrestre, las siguientes:

- La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como, en su caso, la determinación de las correspondientes compensaciones, y la tramitación, adjudicación y en su caso, modificación, de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.
- La gestión de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril o carretera, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.
- La gestión y tramitación de las subvenciones al transporte ferroviario a familias numerosas, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta materia, así como la designación de instructor en los procedimientos sancionadores sobre la materia.

- Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por empresas ferroviarias.

Por su parte, entre las subvenciones al transporte por carretera, se encuentran las necesarias para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje las pérdidas de ingresos por rebajas de peajes o su supresión en distintos tramos, así como las derivadas de la modificación temporal de tarifas según lo dispuesto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Asimismo, se incluyen diversas partidas con el objetivo de potenciar el uso de las autopistas de peaje, especialmente dirigidas a favorecer su utilización por parte de los vehículos pesados. Algunas de estas medidas están en estudio, mientras que otras ya se están aplicando con éxito hasta la fecha, como es el caso de La Rioja. El principal objetivo de estas medidas es favorecer la seguridad vial y disminuir la congestión de los itinerarios alternativos.

Este programa ayuda al logro de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS1 (Fin de la pobreza), ODS3 (Salud y bienestar), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles). La consecución de estos ODS, se basa en las siguientes medidas principales:

- **Establecimiento y gestión de las Obligaciones de Servicio Público en el transporte:** establecimiento de determinadas obligaciones a los operadores de transporte en ciertas rutas, relativos a frecuencias, conexiones, precios, que el mercado, por sí mismo, no es capaz de alcanzar, facilitando la movilidad y garantizando la cohesión socioeconómica en todo el territorio y contribuyendo a la igualdad de acceso al transporte.
- **Bonificación del tráfico en las autopistas de peaje:** las subvenciones fomentarán el uso de las autopistas, en especial por los vehículos de mayor tonelaje, contribuyendo a la mejora de la fluidez del tráfico y a la seguridad vial en otras redes.

2. ACTIVIDADES

Constituyen el marco jurídico y normativo de las actividades de este programa:

- **Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.**

El Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea de fecha 3 de diciembre de 2007 y entró en vigor el 3 de diciembre de 2009, de conformidad con lo establecido en el artículo 12. Posteriormente fue revisado, en los aspectos relacionados con el transporte por ferrocarril, por el Reglamento (UE) 2016/2338 en diciembre de 2016. El Reglamento tiene por objeto, básicamente, la regulación de los aspectos esenciales de las obligaciones de servicio público que pueden imponerse a los operadores públicos o privados encargados de la prestación del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como el régimen de compensación por la asunción de esas obligaciones de servicio público.

Los contratos para la prestación de servicios de transporte de viajeros que incorporen obligaciones de servicio público se adjudicarán con arreglo a las normas del Reglamento, siempre que se reconozca al contratista el derecho a la explotación del servicio, como retribución total o parcial.

Este instrumento normativo establece que el interés general de la continuidad de la prestación de estos servicios justifica la imposición de obligaciones de servicio público que deben ser adecuadamente compensadas porque las reglas del mercado no son suficientes por sí solas, en la medida en que las condiciones de prestación de determinados servicios nunca darán lugar a una recuperación de la inversión efectuada por el contratista o, al menos, a la obtención de un razonable beneficio industrial.

La regulación que esta norma establece gira en torno al concepto de “contrato de servicio público”, definido como el acto mediante el que una autoridad competente otorga a un operador la gestión y explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a las obligaciones de servicio público. Al respecto cabe destacar:

- El carácter expreso de las obligaciones de servicio público: deberán constar claramente en el propio contrato de servicio público, o en las reglas generales que la autoridad competente apruebe.
- El carácter expreso de las compensaciones al operador: en la medida que el operador asuma obligaciones de servicio público, que no serían rentables en condiciones ordinarias, deberá establecerse explícitamente cuál será el modo de compensar al operador:

- la compensación económica, que habrá que entender como el resarcimiento o abono de una cantidad de dinero, que deberá ser determinado con arreglo a las bases establecidas previamente, o
- la adjudicación de derechos exclusivos en la prestación del servicio.

  - Prohibición de compensación excesiva: garantizar que con ocasión de la compensación no se altere más de lo necesario el juego del mercado. La compensación sólo podrá utilizarse para retribuir al operador por la diferencia con la retribución normal que correspondería en circunstancias comerciales ordinarias. El beneficio razonable que se reconoce a todo operador vendrá determinado por la remuneración del capital que sea habitual en el sector y por el riesgo o falta de riesgo por el ejercicio de la actividad.
  - Amplia libertad a la autoridad para configurar las obligaciones de servicio público de manera que los Estados serán libres para establecer los criterios sociales y cualitativos necesarios para la prestación del servicio, con el objetivo de incrementar la calidad, la posibilidad de intervenir en relación a las condiciones mínimas de funcionamiento, derechos de los viajeros, necesidades de las personas con movilidad reducida, la protección medioambiental, la seguridad de los viajeros y empleados, así como el cumplimiento de las normas laborales.

- **Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017 por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros competencia de la Administración General del Estado en la Red Ferroviaria de Interés General.**

  El Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, regula el régimen de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

  En ejecución de lo que dispone en dicho Reglamento, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010 estableció las Bases para la fijación de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de viajeros.

  De acuerdo con las mencionadas Bases, se suscribió el Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 30 de diciembre de 2010, “por el que se señalan las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros desarrollados por RENFE-Operadora en la Red Ferroviaria de Interés General”, concretando qué servicios de transporte ferroviario, de entre los que se

venían realizando hasta este momento, habían de enmarcarse en el ámbito de las obligaciones de servicio público.

Posteriormente el Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de noviembre de 2011 amplió el número de líneas de Cercanías, derivado de la puesta en servicio de nuevas infraestructuras, mediante el “Acuerdo complementario nº 1 por el que se amplían las obligaciones de servicio público contempladas en el “Acuerdo por el que se señalan las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros desarrollados por Renfe-Operadora en la red ferroviaria de interés general”, de fecha 30 de diciembre de 2010”.

Por su parte, el Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, señala en su Disposición Adicional Primera que antes del 31 de diciembre de 2012, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) elevará al Consejo de Ministros una propuesta en relación con las prestaciones de servicios ferroviarios de media distancia que no tengan la consideración de obligaciones de servicio público.

El Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), en cumplimiento de este Real Decreto Ley estableció un plan de Racionalización de los servicios en varias fases que permitió al Consejo de Ministros reunido el día 28 de diciembre de 2012 establecer el “Acuerdo por el que se declaran los servicios de transporte ferroviario de viajeros de "media distancia", competencia de la Administración General del Estado, prestados sobre la red convencional, que quedarán sometidos a Obligación de Servicio Público”.

Posteriormente, en una segunda fase el Ministerio propuso al Consejo de Ministros la relación de servicios de media distancia, competencia de la Administración General el Estado, prestados sobre la red ferroviaria de interés general de altas prestaciones (Avant) y de los servicios prestados sobre la red de ancho métrico que podrían establecerse como obligaciones de servicio público, permitiendo al Consejo de Ministros, en su reunión de 5 de julio de 2013, aprobar el “Acuerdo por el que se declaran los servicios de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la Administración General del Estado, prestados sobre la red de ancho métrico y los de alta velocidad media distancia, prestados sobre la red de Altas Prestaciones (AVANT), que quedarán sometidos a Obligación de Servicio Público”.

Estando próximo a finalizar el plazo de duración del contrato y teniendo en cuenta que en los diferentes Acuerdos de Consejo de Ministros se señalaba la necesidad de revisar los servicios ferroviarios de viajeros declarados como obligación de servicio público, se procedió a estudiar los servicios ferroviarios de media distancia en la red de ancho ibérico convencional y en la red de altas prestaciones, que actualmente son obligación de servicio público, así como a analizar otros nuevos servicios susceptibles de ser declarados obligaciones de servicio público, detectando los servicios de baja eficiencia susceptibles de mejora, así como las demandas sociales con objeto de alcanzar una mejora global en la prestación del servicio. El proceso de análisis se ha realizado con objetividad y rigor, garantizando que se satisfacen las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Adicionalmente se ha procedido a analizar el balance social e interés público de los servicios de cercanías, así como la posibilidad de incorporar nuevos núcleos y líneas de cercanías, que por su interés social pudieran ser declarados obligaciones de servicio público. En cuanto a los servicios prestados sobre la red de ancho métrico, se han tenido en cuenta diversos factores adicionales en las áreas geográficas donde está presente, normalmente de ámbito rural con condiciones climatológicas adversas o difícil acceso por carretera, en ocasiones de alta montaña y habitualmente secundarias o comarcales, o, en algunos casos con alta densidad de transporte de mercancías por carretera, con un importante volumen de vehículos pesados, que hacen que, en dichas situaciones, el transporte de viajeros por ferrocarril sea la opción de transporte público más segura y viable, para garantizar la movilidad de los habitantes de esas poblaciones.

Con estos antecedentes, el Consejo de Ministros en su reunión del 15 de diciembre de 2017 adoptó el Acuerdo por el que se declaran Obligaciones de Servicio Público las relaciones de servicios ferroviarios de viajeros, competencia de la AGE, prestados por RENFE-Operadora por la red de Altas Prestaciones, bajo la denominación de “alta velocidad media distancia” (AVANT) y por la red de ancho métrico.

- **Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.**

Los articulos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario entraron en vigor tras la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2017, estableciendo modificaciones en el sistema de cánones ferroviarios, que afectan a la cuantía y al procedimiento de pago.

- **Subvenciones al transporte ferroviario.**

  Las partidas consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 relativas a subvenciones al transporte ferroviario son las que se relacionan a continuación:

  - **Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal RENFE Viajeros, S.A. para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia", "Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)" y "Ancho Métrico", competencia de la Administración General del Estado, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el periodo 2018-2027.**

    Para la prestación de las obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha firmado en los años pasados, desde la entrada en vigor del Reglamento CE 1370/2007, de 23 de octubre, los contratos correspondientes con la empresa pública RENFE Viajeros S.A. para establecer las condiciones de su prestación en base a los acuerdos de Consejo de Ministros por los que se establecen las relaciones consideradas obligaciones de servicio público.

    Con fecha 18 de diciembre de 2018 se firmó un nuevo contrato que cubre el periodo 2018-2027. En este contrato se establecen las condiciones de prestación, las normas de calidad, los derechos exclusivos y la compensación económica máxima que abonará la Administración General del Estado, así como los incentivos y penalizaciones, entre otros aspectos.

    La Administración General del Estado abonará durante el año 2021 la cantidad de 233.102 miles de euros, como compensación económica por los servicios prestados durante el año 2020.

    Asimismo, la Administración General del Estado abonará la cantidad de 610.285 miles de euros en concepto de entrega a cuenta de la liquidación definitiva por los servicios prestados en el propio ejercicio.

    Finalmente, la Administración General del Estado abonará un máximo de 94.013 miles de euros para liquidar la compensación económica por los servicios prestados durante el año 2019.

  - **Compensación a RENFE VIAJEROS por servicios prestados en Cataluña.**

El punto primero de los Acuerdos de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat de fechas 22 de diciembre de 2009 y 17 de noviembre de 2010, señala que la Generalitat de Cataluña asume la gestión y dirección del transporte ferroviario de viajeros de Cercanías de Barcelona y de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña, desde el 1 de enero de 2010 y el 1 de enero de 2011 respectivamente.

Asimismo, el punto 3 de ambos Acuerdos establece la necesidad de negociar entre la Generalitat de Cataluña y RENFE Viajeros S.A. (RENFE-Operadora en ese momento) un Contrato Programa para el período 2011-2015.

En este sentido, el Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalitat-RENFE Operadora, aprobó, en su sesión de 17 de junio de 2013, la "Propuesta de contrato de servicio público para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalitat de Catalunya sobre la red ferroviaria de interés general (RFIG) 2011-2015". Dicha Propuesta de contrato se encuentra aún en fase de tramitación según se establece en los Acuerdos antes citados.

Dentro de las partidas de este programa se incluyen 232.638 miles de euros como pagos a cuenta a Renfe-Viajeros, S.A. durante el ejercicio corriente, por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalidad de Cataluña, prestados durante el ejercicio anterior.

La medida prorroga lo establecido en la disposición adicional centésima séptima de los PGE 2018 que reguló la situación transitoria en tanto no se acuerde el procedimiento para hacer efectivas las transferencias a la Generalidad de Cataluña.

- **Ayudas para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas**

La Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, prevé en su artículo 12 que la Administración General del Estado establecerá un régimen de bonificaciones en materia de transportes, atendiendo, entre otros criterios, a las categorías en que se clasifican las familias numerosas.

El Reglamento de dicha Ley, aprobado por el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, establece en su artículo 11 las bonificaciones que por la utilización de transporte ferroviario podrán disfrutar las familias numerosas que tengan

reconocida oficialmente tal condición. Además, el apartado 3 de ese artículo determina que el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) establecerá el procedimiento que deberán aplicar las empresas ferroviarias afectadas para efectuar las bonificaciones anteriormente citadas, y su posterior liquidación y control.

En cumplimiento de esa disposición, está en proyecto una orden ministerial que tiene por objeto establecer el procedimiento para la aplicación de las bonificaciones sobre las tarifas de transporte ferroviario a los miembros de familias numerosas, así como determinar las formalidades que deberán seguir las empresas ferroviarias afectadas para emitir los billetes bonificados y su posterior liquidación y control, para el ejercicio 2021 y siguientes.

Las liquidaciones previstas en el proyecto de orden no se aplicarán a los servicios sujetos a obligaciones de servicio público, cuando las reducciones de precio a los miembros de familias numerosas llevadas a cabo en el curso de aquéllos sean objeto de compensación a través del correspondiente contrato de servicio público.

Para el ejercicio 2021 está prevista una partida presupuestaria de 10.000 miles de euros.

- **Subvenciones al transporte por carretera**

Se relacionan a continuación las autopistas en las que se realizan rebajas de peajes o supresión de los mismos en algunos tramos y las sociedades concesionarias afectadas.

- **Subvenciones a la Xunta de Galicia**

- Subvención directa a la Xunta de Galicia para la gratuidad de la conexión de la AG-55 con el acceso al Puerto exterior de La Coruña. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.457.00.
- Subvención directa a la Xunta de Galicia por los peajes no percibidos por la conexión de la AG-55 con el Acceso al Puerto Exterior de la Coruña. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.457.01.

- **Autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza (Autopista Vasco-Aragonesa Concesionaria Española S.A.)**

Se compensa a Autopista Vasco-Aragonesa C.E.S.A. por bonificaciones sobre el peaje en diferentes tramos de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza,

establecidas por reales decretos que aprobaron convenios al efecto. Las bonificaciones que se compensan son las siguientes:

En el tramo Haro-Alfaro:

— Exención del peaje de los movimientos que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con origen y destino en los enlaces de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza. (Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre). Esta medida se financia a partes iguales con el Gobierno de La Rioja. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.00. Concretamente se realizan los descuentos:

  Exención de peaje a todos los vehículos (ligeros y pesados) en movimientos internos entre Cenicero-Navarrete-Logroño-Agoncillo.

  Los vehículos ligeros que realicen recorridos de ida y vuelta con origen y destino en dos enlaces de la autopista AP-68 comprendidos entre los de Haro y Alfaro, ambos inclusive, están exentos del pago del peaje correspondiente cuando el origen del tránsito de ida coincida con el destino del de vuelta y viceversa y el retorno se realice en las 24 horas siguientes al tránsito de origen, excepto para los enlaces comprendidos en el apartado anterior, que se rigen por las condiciones expuestas en él.

— Bonificación del 50 por 100 para el resto de movimientos internos tanto para vehículos ligeros como pesados (Real Decreto 584/2014, de 4 de julio) en el tramo Haro-Alfaro. Esta bonificación es adicional a la establecida en el Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.03.

En el tramo Zaragoza-Gallur:

— Exención de peaje a vehículos ligeros en trayectos internos con mismo origen y destino y realizados en 24 horas (Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre). Bonificación del 25 por 100 al peaje de vehículos pesados en trayectos internos (Real Decreto 920/2013, de 22 de noviembre). Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.01.

En el tramo Tudela-Zambrana:

— Aplicación de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo Zambrana-Tudela mediante Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja

y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 757/2019, de 27 de diciembre. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.02.

- **Autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo (Autopistas, Concesionaria Española S.A.)**

  — Se compensa a Autopistas, C.E.S.A por exenciones de peaje del viaje de ida a los vehículos ligeros que efectúen recorridos de ida y vuelta, en 24 horas, con origen y destino en el tramo Alfajarín-Fraga (Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre). Igualmente, se compensa una bonificación del 25 por 100 al peaje de los vehículos pesados en los recorridos internos en el tramo (Real Decreto 919/2013, de 22 de noviembre). Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.10.

  — Bonificación de peajes a vehículos pesados de gran tonelaje en el tramo Les Borges Blanques - Pla de Santa María de la AP-2 (Real Decreto 1110/2018, de 31 de agosto). Aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.04.

- **Autopista AP-66, León-Campomanes (Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A.)**

  — Compensación de las rebajas de peaje que realiza la sociedad concesionaria del 30 por 100 en los peajes a los vehículos pesados (Real Decreto 86/2006, de 27 de enero). Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.21.

  — Compensación de las rebajas de peaje que realiza la sociedad concesionaria del 50 por 100 en los peajes a los vehículos ligeros (Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre). Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.20.

- **Autopista AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa (Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española S.A.)**

  — Compensación por la gratuidad de los movimientos internos en los tramos Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala (Real Decreto 633/2006 de 19 de mayo modificado por el Real Decreto 803/2017, de 28 de julio). Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.30.

  — Proyecto de Real Decreto de modificación de la concesión de la autopista AP-9 (Ferrol- frontera portuguesa) para establecer bonificaciones de peaje adicionales a las ya existentes. Aplicación presupuestaria 17.20.441M 470.31.

- Proyecto de Real Decreto, por el que se aprueba la gratuidad del tramo Vigo-Redondela que es el acceso de la autopista AP-9 a la ciudad de Vigo. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.32.

- **Autopista AP-7, La Jonquera-Barcelona-Tarragona**

  - En la autopista Barcelona-Tarragona, según lo establecido en el Real Decreto 1110/2018, de 31 de agosto, aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.04, se aplican los siguientes descuentos:

    Bonificación del peaje a vehículos pesados en el tramo Altafulla - Vilafranca Sur.

    Descuentos de peaje a vehículos ligeros en el tramo Vilafranca Sur - Salou (fin de concesión).

  - Proyecto de Real Decreto por el que se autorizarían descuentos a vehículos pesados en la autopista AP-7 Barcelona – La Jonquera, en el tramo Fornells-Frontera Francesa. La aplicación se establece temporalmente hasta que se ejecute el desdoblamiento de la carretera N-II en el tramo. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.04.

  - En la autopista Barcelona-La Jonquera, se han venido aplicando reducciones de peaje del 35 por 100 del importe del peaje a los vehículos Pesados 2 que recorren todo o parte del tramo y una reducción adicional hasta el 50 por 100 del importe del peaje a aquellos vehículos que realicen movimientos internos en el referido tramo, en las condiciones establecidas en el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Cataluña y la sociedad concesionaria aprobado por Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.12.

- **Ley 37/2015, de Carreteras**

  - Se consigna una dotación para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por desvíos de tráfico de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 37/2015, de Carreteras. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.10.

Además, el presupuesto está dotado de una partida para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado según estudios de nuevas necesidades. Aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.03.

Todas estas medidas tienen por objetivo potenciar el uso de las autopistas de peaje y mejorar la funcionalidad de la red de carreteras dependientes de la Administración General del Estado

Se trata de modificar la estructura tarifaria de forma que, con un bajo coste, se fomente el uso de la capacidad excedente de las autopistas de peaje tanto por vehículos ligeros como pesados, consiguiendo una utilización más eficaz del conjunto de la infraestructura, junto con una mejora de la seguridad vial y, consecuentemente, una reducción potencial de accidentes.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La competencia para la gestión del Programa 441M "Subvenciones y apoyo al transporte terrestre" está compartida por la Dirección General de Transporte Terrestre y la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

En cuanto a la Dirección General de Transporte Terrestre, los créditos previstos en el presupuesto 2021 tratan de dar cobertura financiera a las compensaciones por obligaciones de servicio público en los servicios prestados durante los años 2019, 2020 y el propio 2021, de Cercanías, Media distancia —tanto sobre la red convencional como sobre la red de alta velocidad—, y Ancho Métrico, ya declarados en los respectivos Acuerdos de Consejo de Ministros. Además se liquidarán para el año 2021 las compensaciones a las empresas ferroviarias por las bonificaciones a los viajeros pertenecientes a familais numerosas.

Asimismo, en lo referente a autopistas de peaje, el presente programa se gestiona por la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 441N. Subvenciones y apoyo al transporte marítimo

PROGRAMA 441N

SUBVENCIONES Y APOYO AL TRANSPORTE MARÍTIMO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El primer objetivo de este programa es facilitar el intercambio y la comunicación entre las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla con el resto del territorio nacional, así como los desplazamientos interinsulares, para lo cual legalmente se ha reconocido el derecho a la bonificación del precio del billete del transporte marítimo, paliando así la falta de disponibilidad de otros modos de transporte y contribuyendo a la vertebración del territorio y al desarrollo económico y social de las regiones favorecidas con dicha subvención. También se contempla el coste de los contratos de navegación que el Estado financia, en aquellas conexiones marítimas de estos territorios con la península declaradas "líneas de interés público" en que el mercado no ofrece servicios suficientes para garantizar su conectividad.

Cabe destacar que estas subvenciones tienen un enorme impacto social en todos los territorios extrapeninsulares, afectando de manera directa y de igual forma a todos los ciudadanos residentes en ellas, que reconocen este instrumento como la garantía de cumplimiento del derecho a la libre circulación establecido por la Constitución.

El segundo objetivo de este programa es satisfacer las bonificaciones en billetes de transporte marítimo a las familias numerosas, para cuya protección la ley reconoce este beneficio cualquiera que sea su lugar de residencia.

Este Programa impulsa principalmente el Objetivo de Desarrollo Sostenible 10 (Reducción de las desigualdades), a través de las subvenciones al transporte marítimo de residentes en los territorios extrapeninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla), que bonifica las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo. La finalidad de estas ayudas es compensar los sobrecostes que experimenta el transporte como consecuencia de la lejanía de los archipiélagos y ciudades autónomas.

En relación con los residentes extrapeninsulares, las bonificaciones que para dicho sector de población están establecidas en la actualidad sobre los precios de los billetes son:

- El porcentaje de bonificación al transporte marítimo regular de residentes entre la península y las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla o viceversa se elevó al 75% desde julio de 2018, en que por Real Decreto se desarrolló este aspecto contemplado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018.

- El porcentaje de bonificación al transporte interinsular regular de residentes se elevó al 50% (por parte del Estado) a partir del 28 de junio de 2017.

Hay que señalar que el concepto presupuestario correspondiente a bonificaciones para residentes extrapeninsulares tiene el carácter de ampliable desde la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017.

En relación con las líneas de navegación marítima de interés público, la situación de los respectivos contratos es la siguiente:

- El contrato actualmente vigente para las líneas marítimas de interés público entre la Península y las Islas Canarias se licitó el 1 de diciembre de 2017 y se formalizó el 23 de marzo de 2018 por un periodo de dos años (del 1 de abril de 2018 al 31 de marzo de 2020), con posibilidad de prórroga por otros dos años. Habiéndose formalizado con fecha 13 de diciembre de 2019 dicha prórroga por dos años, con lo que el periodo de vigencia se ha extendido hasta el 31de marzo de 2022.

- El contrato actualmente vigente para la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta ha sido adjudicado el 4 de junio de 2019, formalizándose el 28 de junio de 2019 por un periodo de 12 meses (del 1 de julio de 2019 al 30 de junio de 2020), con posibilidad de prórroga por otros 12 meses. Habiéndose formalizado con fecha 22 de abril de 2020 dicha prórroga por doce meses, con lo que el periodo de vigencia se ha extendido hasta el 30 de junio de 2021.

- El último contrato para las líneas de interés público Málaga-Melilla y Almería-Melilla se licitó en abril de 2017 y se formalizó el 6 de octubre de 2017 por un periodo de dos años (del 1 de noviembre de 2017 al 31 de octubre de 2019), con posibilidad de prórroga por seis meses. El contratista ha aceptado la prórroga, con lo que su finalización tendrá lugar el 30 de abril de 2020. Habiéndose licitado un nuevo contrato que, al no haberse presentado ninguna oferta, se ha declarado desierto; están analizándose actualmente las opciones existentes ante esta situación, para volver a licitar un contrato que garantice la conectividad de Melilla con la Península en las adecuadas condiciones de frecuencia de rotaciones y calidad en la prestación del servicio.

2. ACTIVIDADES

Las actividades específicas en este programa consisten en:

- Gestionar y controlar las ayudas estatales al transporte marítimo en servicios regulares de los españoles y extranjeros de países pertenecientes a la Unión

Europea o de otros Estados firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o Suiza, residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, mediante la subvención de una parte del precio del billete con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

- Gestionar y controlar las bonificaciones en billetes de transporte marítimo a las familias numerosas, cualquiera que sea su lugar de residencia.
- Gestionar y controlar las ayudas estatales a las navegaciones de interés público sujetas a contratos con el Estado

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El órgano encargado de la ejecución de este programa es la Dirección General de la Marina Mercante, si bien son las compañías marítimas las que aplican la bonificación a las tarifas establecidas y se encargan de comprobar que los beneficiarios de las subvenciones cumplen los requisitos exigidos por la Ley, al proporcionar a los residentes los medios de transporte marítimo objeto de subvención. Dichas compañías presentan las cuentas a la Dirección General de Marina Mercante, la cual, una vez verificadas, procede a abonar el importe de dichas subvenciones con cargo a las dotaciones presupuestarias para tal fin.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Los importes presupuestarios para el **ejercicio 2021** de las bonificaciones imputadas por los Presupuestos Generales del Estado al transporte marítimo de pasajeros, se cifran en un total de **154,25 millones de euros**, de los cuales corresponderían **144,25 millones de euros a las bonificaciones a pasajeros residentes extrapeninsulares** y **10 millones de euros a las bonificaciones a familias numerosas**.

OBJETIVO
Bonificar el transporte marítimo de residentes no peninsulares y familias numerosas

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presupuestado	**Realizado**	**Presupuestado**	**Ejecución**	**Presupuestado**
1. De resultados					
— Viajes bonificados de residentes no peninsulares **(nº)**	7.118.735	6.778.221	5.454.021	5.324.780	7.118.735
— Viajes bonificados de familias numerosas **(nº)**	911.525	735.024	740.909	720.690	911.525
2. De medios					
— Bonificación a residentes no peninsulares **(miles de euros)**	**110.240,00**	**159.458,89**	**110.240,00**	**159.458,89**	**144.249,92**
Baleares	24.432,21	45.946,25	24.432,21	51.336,76	50.726,54
Canarias	63.341,43	82.895,31	63.341,43	67.858,63	60.865,02
Ceuta y Melilla	22.466,36	30.617,33	22.466,36	32.371,47	32.658,36
— Bonificación a los billetes de familias numerosas **(miles de euros)**	**11.000,00**	**9.170,47**	**11.000,00**	**9.700,00**	**10.000,00**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 441O. Subvenciones y apoyo al transporte aéreo

PROGRAMA 441O

SUBVENCIONES Y APOYO AL TRANSPORTE AÉREO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La Constitución Española establece que todos los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte de territorio del Estado. Así mismo se impone al Estado el deber de garantizar la realización efectiva del principio de solidaridad, velando por el establecimiento de un equilibrio económico, adecuado y justo, entre las diversas partes del territorio español, y atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular.

El cumplimiento de estos preceptos consagrados en nuestra Carta Magna, implica que todas las Administraciones debemos poner en marcha, dentro del alcance de nuestras competencias, aquellas actuaciones que conduzcan al cumplimiento efectivo de estas obligaciones.

De conformidad con el Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021, del Ministerio de Fomento (actualmente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), en relación a su primer objetivo estratégico: *"Fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía"*, se establece el programa de subvenciones y apoyo al transporte aéreo.

Así, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realiza las actuaciones necesarias para disponer de un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía

La Dirección General de Aviación Civil, como órgano mediante el cual el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana diseña la estrategia, dirige la política aeronáutica y ejerce de regulador en el sector aéreo, tiene entre sus competencias más destacadas la propuesta de obligaciones de servicio público en el ámbito de la aviación civil, así como las funciones relativas a garantizar su cumplimiento, y la gestión y tramitación de los créditos y gastos de subvenciones al transporte aéreo a residentes extrapeninsulares, familias numerosas y las obligaciones de servicio público.

Ambos marcos de actuación resultantes de las competencias descritas anteriormente, esto es, el programa de subvenciones al transporte aéreo y el establecimiento y gestión de las obligaciones de servicio público del ámbito de la aviación civil, constituyen a día de hoy, dos de los principales programas mediante los cuales la Dirección General de Aviación Civil contribuye a la consecución de los fines establecidos

en la Constitución, siendo instrumentos insustituibles para promover, facilitar, y en última instancia garantizar, la cohesión socioeconómica de todo el territorio, permitiendo a los residentes en territorios extrapeninsulares viajar al resto del territorio español en condiciones de conectividad equiparables a las que goza cualquier ciudadano residente en la península. Ambos programas, que fomentan los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS1 (Fin de la pobreza), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), se dotan a través de un programa presupuestario específico, el 441O, denominado "Subvenciones y apoyo al transporte aéreo".

El sector del transporte aéreo en España, en los últimos seis años, ha venido experimentando un continuo crecimiento, tanto en los ámbitos internacional como doméstico. Especialmente relevante ha sido el desarrollo de los vuelos en los territorios extrapeninsulares, tanto en sus conexiones interinsulares como en los enlaces con el resto del territorio nacional. Con el aumento del nivel de subvención en los años 2017 y 2018 al 75% del coste de la tarifa aérea para los residentes no peninsulares en sus vuelos interinsulares y con la península, respectivamente, se ha incrementado la necesidad presupuestaria para cubrir este programa de bonificaciones.

Desde marzo de 2020, sin embargo, la irrupción de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID – 19 ha tenido un enorme impacto en el ámbito aéreo, si bien en los mercados extrapeninsulares, la disminución de tráfico observada en estos meses ha sido menor que en otros mercados, y la recuperación de la demanda está siendo más rápida.

2. ACTIVIDADES

- **Bonificaciones en las tarifas de los servicios aéreas regulares de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.**

  Las bonificaciones aplicadas al precio de las tarifas aéreas en los servicios aéreos regulares que unen los archipiélagos de Canarias y Baleares, y las ciudades de Ceuta y Melilla con el resto del territorio a los residentes en dichos territorios, constituyen una media que tiene por objeto facilitar a estos ciudadanos el acceso al transporte aéreo, puesto que en dichos territorios este modo de transporte no tiene en algunos casos, una alternativa viable en términos de frecuencia o tiempos de viaje.

  Los residentes en estos territorios en consecuencia, deben utilizar este modo de transporte con mayor asiduidad que el resto de ciudadanos puesto que no tienen la

opción de utilizar otro modo, como el transporte público por carretera, usualmente más económico que el transporte aéreo, resultando por ello una carga para el residente mayor que la que usualmente soporta un residente peninsular. Esta bonificación viene a paliar el sobrecoste que representan los mayores precios de los billetes de transporte aéreo frente al de otros modos de transporte, facilitando de esta forma los desplazamientos de los residentes entre islas de un mismo archipiélago y entre estas y el resto del territorio.

Las bonificaciones a residentes tienen la naturaleza de subvención y están reguladas con carácter general y subsidiario por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y específicamente, a través de la disposición adicional décima tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, modificada por la disposición adicional centésima vigésimo octava de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, disposición adicional centésima cuadragésima sexta de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 2018 y el Real Decreto 949/2018, de 27 de julio, por el que se modifica la cuantía de la subvención al transporte regular, aéreo y marítimo, de los residentes en los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional.

A través de las sucesivas modificaciones introducidas con ocasión de la tramitación de los presupuestos generales del Estado tramitados en los últimos años, el porcentaje de bonificación establecido ha ido incrementándose paulatinamente hasta pasar a ser, actualmente, del 75% del importe de la tarifa aérea cobrada al pasajero en los trayectos entre el territorio de residencia del ciudadano y el resto del territorio español. Este porcentaje representa un claro ahorro para los residentes que se ha traducido en incrementos notables de la demanda, signo evidente de que el programa tiene una amplia repercusión y calado en la sociedad. Tradicionalmente ha sido ampliamente utilizado por los residentes en sus desplazamientos interinsulares, por motivos de cohesión regional entre los que destacan sanitarios, universitarios, de trabajo, familiares, etc., y recientemente, con el incremento aplicable también a los viajes con el resto del territorio, se potenciará mucho más la integración y cohesión territorial de España, permitiendo extender esa utilización del transporte también al ámbito de todo el territorio nacional.

Para la estimación de los presupuestos de 2021 debe considerarse la evolución del sector aéreo, especialmente sensible a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID – 19. Aunque las previsiones en los segmentos internacionales indican una

recuperación lenta y progresiva de los niveles de tráfico pre-pandemia, los mercados domésticos que involucran regiones extrapeninsulares están presentando una evolución notablemente más rápida.

Este hecho, unido a la necesidad de cubrir las partidas presupuestarias debido al incremento de los niveles de subvención del 50% al 75% en la tarifa aérea de los residentes no peninsulares, hacen oportunos plantear unas partidas presupuestarias capaces de satisfacer la demanda esperada en 2021, considerando, no obstante, que la naturaleza de los créditos asociados permite que sean ampliables para cubrir eventualmente los incrementos de demanda no previstos inicialmente.

En 2021 se contempla también la incorporación al sistema de medidas que ayudarán a prevenir el fraude, en particular se contempla la obligación por parte de todos los agentes que intervienen en la venta de este tipo de billetes al residente, de no solicitar la condición de residente hasta la finalización del proceso de compra, lo cual evitará que se pueda utilizar esta información, la relativa a la condición de residencia, para ofrecer tarifas diferenciadas al residente y al no residente.

Finalmente se hace notar, que el programa presupuestario destinado a sufragar estas bonificaciones, incluye también un programa específico destinada a facilitar el desplazamiento por todo el territorio nacional de los miembros de familias numerosas. El marco jurídico de esta subvención está establecido en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, y en el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, y supone una bonificación del 5% en el caso de miembros de familias numerosas de categoría general, y del 10% para categoría especial. Estas bonificaciones son, además, compatibles y acumulables con las correspondientes a residente en territorios extrapeninsulares.

- **Obligaciones de Servicio Público (OSP).**

El régimen de Obligaciones de Servicio Público es el otro gran programa, junto con el de bonificaciones a residentes y familias numerosas, que permite al Estado actuar para garantizar la cohesión territorial a través de la facilitación del transporte aéreo.

La normativa europea en materia de acceso al mercado de transporte aéreo establece un régimen completamente liberalizado, contemplando como única excepción, la posibilidad de imponer Obligaciones de Servicio Público sobre ciertas rutas aéreas si resultan esenciales para el desarrollo socioeconómico de la región a la que sirven, cuando las compañías aéreas no se muestran interesadas en operar

dichas rutas bajos las condiciones habituales de mercado. Se trata por lo general de rutas esenciales para una región, pero cuya demanda nos es lo suficientemente fuerte como para atraer a las compañías aéreas.

El marco jurídico que gobierna el establecimiento de Obligaciones de Servicio Público se basa en el Reglamento (CE) 1008/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios en la Comunidad, el artículo 149.1.20ª de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de transporte aéreo, y la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que atribuye al Gobierno la potestad de establecer obligaciones de servicio público en relación con servicios aéreos regulares entre aeropuertos situados en territorio español, por Acuerdo de Consejo de Ministros.

La imposición de obligaciones de servicio público se materializa mediante la fijación de condiciones mínimas de operación (precios, número de vuelos, oferta mínima de asientos, etc.) a las que quedan sujetas obligatoriamente las compañías que deseen proveer servicios en la ruta. Si bajo tales obligaciones, y con la restricción de acceso al mercado que suponen, no hubiera compañías interesadas en operar, es posible activar una segunda fase en la que el Estado puede ofrecer la operación de los servicios en exclusiva a un solo operador seleccionado mediante un proceso de licitación pública, y al cual se compensará económicamente el déficit real en el que incurra por la operación de los servicios, hasta el máximo por el que se haya adjudicado el contrato.

Precisamente para hacer frente a las obligaciones económicas derivadas de los contratos de prestación de servicio que resultan necesarios para garantizar los servicios aéreos en ciertas rutas, se consignan partidas presupuestarias específicas destinadas a esta finalidad. En los presupuestos generales de 2021 se prevé una dotación para satisfacer las compensaciones asociadas a los servicios aéreos de las rutas entre La Gomera -Tenerife Norte y Las Palmas de Gran Canaria, para las rutas de Melilla con Sevilla, Almería y Granada, respectivamente, y la ruta Mahón-Madrid, durante los seis meses del año de menor demanda (enero-abril y noviembre-diciembre).

Para el año 2021 se están considerando las modificaciones necesarias para adecuar las condiciones económicas de prestación del servicio a la evolución previsible de la demanda debido a la crisis sanitaria COVID-19.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

En el caso de las bonificaciones al transporte aéreo los encargados de la ejecución del programa son las propias compañías aéreas que efectúan los servicios aéreos, las cuales actúan como entidades colaboradoras de la Administración de acuerdo a lo establecido en la normativa, aplicando el porcentaje de subvención legalmente establecido en el momento de la adquisición del billete subvencionado, y liquidando posteriormente ante la Administración, en este caso la Dirección General de Aviación Civil, la cantidad restante, una vez el pasajero ha realizado el viaje objeto de la correspondiente bonificación.

La Dirección General de Aviación Civil es la encargada por su parte de gestionar los créditos presupuestarios previstos para hacer frente a la subvención, y de abonar el importe de las subvenciones a las compañías aéreas, mediante un proceso de liquidación que en esencia está regulado por el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre. Esta función de control de los créditos consignados para esta finalidad, exige la verificación exhaustiva de las condiciones exigibles para la concesión de la subvención, tanto al ciudadano residente como a las compañías aéreas actuando como agentes colaboradores, para los cual la Dirección General desarrolla un plan de actuaciones de control, tanto previos como posteriores a la concesión que abarcan todos los aspectos de la misma, y que están orientados a garantizar el buen de los fondos públicos empleados y prevenir el fraude en materia de subvenciones, todo ello de conformidad con la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En el caso de las obligaciones de servicio público cuyo servicio se haya adjudicado mediante licitación pública, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Aviación Civil, es el encargado de efectuar el proceso de licitación y de controlar la ejecución de los servicios y a la finalización de los mismos, la liquidación con las compañías de las cantidades que en su caso estén pendientes de pago.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Los importes presupuestarios prorrogados del ejercicio 2018 hasta el ejercicio 2020 para la bonificación del transporte aéreo de residentes extrapeninsulares ascendieron a 382 millones de euros, para familias numerosas a 4,45 millones y a 7,14 millones de euros para la compensación de obligaciones de servicio público.

Para el presupuesto de 2021 se ha considerado la notable capacidad de recuperación de los niveles de tráfico de los mercados interinsulares y de los territorios extrapeninsulares con el resto del territorio nacional, así como la necesidad de cubrir de forma efectiva el incremento en la exigencia presupuestaria que se ha presentado en los

últimos años con el aumento de nivel de subvención y el crecimiento de desplazamientos ocasionado.

De esta forma, los importes presupuestarios consignados en el ejercicio 2021 para las subvenciones y apoyo al transporte aéreo ascienden a 664,09 millones de euros, desglosados de la siguiente forma: 652,50 millones para las subvenciones al tráfico aéreo regular de residentes extra-peninsulares, 4,45 millones para las bonificaciones a familias numerosas y 7,14 millones de euros para los contratos de servicios de transporte aéreo para satisfacer obligaciones de servicio público en las rutas así declaradas.

OBJETIVO
Bonificaciones a residentes no peninsulares, y familias numerosas

INDICADORES	**2019**		**2020**		**2021**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
De resultados					
— Viajes bonificados de residentes no peninsulares **(nº cupones)**	5.900.000	10.902.027	5.900.000	10.600.000	11.800.000
— Viajes bonificados de familias numerosas **(nº cupones)**	1.090.000	727.957	1.090.000	758.000	1.090.000

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 441P. Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías

PROGRAMA 441P

SUBVENCIONES AL TRANSPORTE EXTRAPENINSULAR DE MERCANCIAS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Este programa recoge las subvenciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias o en las Islas Baleares.

La Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico Fiscal de Canarias y la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, establecieron la obligación de incluir una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado para financiar un sistema de compensaciones que permita abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las islas y la península.

Las compensaciones están reguladas por los Reales Decretos 1034/1999, de 18 de junio y el Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero, que añade la compensación al transporte interinsular, para el caso de Baleares y por el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero y el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, para el caso de Canarias, que se aplican respectivamente al transporte de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (agrícolas) y las no comprendidas en dicho Anexo I (industriales).

En cumplimiento de estas disposiciones, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana viene incluyendo en los Presupuestos Generales del Estado sendas cuantías para compensar el coste del transporte de mercancías con Baleares y Canarias. Estas subvenciones tienen especialidades en la gestión en cada comunidad, pero tienen en común que se otorgan a año vencido.

Estas subvenciones están muy bien consideradas por los sectores productivos de Baleares y Canarias, si bien existía una demanda histórica de que la subvención fuera una cantidad garantizada y no que se tratara de un prorrateo entre el importe disponible y el número de solicitudes. En este sentido, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 ya declaró los créditos con los que se financian estas subvenciones como ampliables y aumentó el porcentaje máximo de compensación en 30 puntos porcentuales lo que, junto con la declaración de los créditos aplicables como ampliables, permite compensar a partir de 2018 hasta el 100% de los costes en Canarias y hasta el 65% en Baleares.

Por otra parte, esta Ley (Disposición Adicional centésima vigésima novena) creó una subvención al transporte de mercancías con Ceuta y Melilla que deberá desarrollarse reglamentariamente. Además, se establece el carácter retroactivo a 1 de enero de 2016 del incremento de subvención en 30 puntos porcentuales (Disposición final cuadragésima segunda y Disposición adicional centésima cuadragésima octava).

Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incluyó una enmienda mediante la cual se incorporaba el plátano con carácter indefinido al régimen de compensaciones al transporte de mercancías, según habilita la Disposición Final Primera del Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, en su apartado 2. Para realizar esta incorporación, la Ley de Presupuestos Generales de cada año debe incluir en un concepto presupuestario independiente del resto de compensaciones al transporte de mercancías el importe que se destinará al transporte del plátano. Dicho importe se repartirá proporcionalmente entre las solicitudes recibidas. En el año 2021 se ha previsto destinar 10 millones de euros para los transportes realizados en el año 2020.

Este Programa impulsa los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS10 (Reducción de las desigualdades) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

La finalidad de estas ayudas es compensar los sobrecostes que experimenta el transporte como consecuencia de la lejanía de los archipiélagos y ciudades autónomas.

2. ACTIVIDADES

No se realizan en este programa actividades distintas de la propia gestión del crédito presupuestario, gestión que es realizada por las respectivas Delegaciones del Gobierno en Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El presente programa se gestiona por la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de las Delegaciones del Gobierno en los territorios afectados (Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla).

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

El objetivo que se persigue es el de compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla con el territorio peninsular y la Unión Europea, de forma que se abarate el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías, tal como disponen la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico Fiscal de Canarias, la Ley

30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, el Real Decreto Ley 4/2019, 22 de febrero y la Ley de PGE 2017 (Disposición Adicional centésima vigésima novena) en el caso de Ceuta y Melilla.

El control de estas subvenciones para Canarias y Baleares corresponde a las respectivas Delegaciones del Gobierno.

En el caso de la Delegación del Gobierno en Canarias y con respecto a las subvenciones que son objeto de cofinanciación (las reguladas por el RD 147/2019, de 15 de marzo), se ha consensuado como indicador con la Subdirección General de Gestión del FEDER, como Autoridad de Gestión, el número de empresas beneficiadas.

En la Delegación del Gobierno en Baleares se consideran indicadores desde distintas perspectivas:

- Gestión interna.
- Estadísticas de las convocatorias anuales realizadas.
- Externos: Panorama económico; evolución del PIB balear, Índice de Producción Industrial (IPI), Índice de precios industriales, capacidad industrial y del clima industrial, evolución de las empresas industriales o la ocupación en el sector industrial.

El RD 232/2020, de 4 de febrero, ha creado la Comisión Mixta de seguimiento y evaluación de la aplicación de este sistema de compensación, integrada por representantes de la AGE y del Govern de las Illes Balears

Finalmente, mencionar que, tanto en Canarias como en Baleares, las respectivas Intervenciones Regionales fiscalizan el 100% de los expedientes conforme a las normas de la función interventora y tienen acceso permanente a los expedientes a través de las aplicaciones electrónicas pertinentes.

El importe consignado en los Presupuestos Generales del Estado para 2019 y 2020 así como los datos o previsiones de ejecución se recogen en la tabla siguiente:

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 450A. Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

PROGRAMA 450A

INFRAESTRUCTURAS - MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

El **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR)** se distribuye en diversos programas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el caso del programa 450A, se recogen del MRR el **Plan de choque en la movilidad urbana**, que tiene por objeto impulsar la descarbonización del transporte y la mejora de la calidad del aire a través de medidas relacionadas tanto con el propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, como de potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, **inversiones en la red transeuropea de transporte en distintos modos (ferroviario, carreteras, aéreo, etc.) y en el ámbito de la intermodalidad y la logística y un programa de apoyo para un transporte sostenible y digital, centrado en su mayor parte en el transporte de mercancías,** todo ello enmarcado en la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.**

La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (EMSSyC)** es un conjunto de iniciativas y propuestas que la AGE ofrece a los actores implicados (stakeholders), a las distintas Administraciones y a la sociedad para fijar objetivos comunes, liderar el debate de la movilidad, identificar aspectos a regular y ser una hoja de ruta para alcanzar los objetivos fijados, con el horizonte puesto en 2030. Así, la estrategia para su implementación se basa en dos grandes líneas. En aquellas iniciativas donde la AGE tiene competencias propias, y tras consulta a las Administraciones y sociedad, se implementarán medidas concretas de actuación, adquiriendo un compromiso para acometer estas medidas y en aquellas iniciativas donde la AGE tiene competencias limitadas, se plantearán propuestas para el debate entre Administraciones y con la sociedad, ofreciéndose la AGE (a través del MITMA) como coordinador para la búsqueda de consensos, facilitador y “catalizador” del cambio.

La EMSSyC supone una reforma importante de las políticas de transporte y movilidad de nuestro país, que se caracteriza por un nuevo enfoque de las actuaciones realizadas en transporte, movilidad e infraestructuras. Así, una vez alcanzado en España un stock de infraestructuras de transporte importante a nivel europeo, el enfoque varía de

una visión meramente inversora a un enfoque basado en la movilidad cotidiana de sus ciudadanos, la sostenibilidad ambiental del transporte y la digitalización del mismo.

Las condiciones que debe cumplir el sistema de transporte público en cuanto a la movilidad de las personas, y por tanto los retos a abordar, son:

- Flotas de vehículos modernas, eficientes y de bajas emisiones.
- Que sea fiable, atractivo, accesible y asequible a todos los ciudadanos.
- Que incorpore el concepto de movilidad inteligente adaptada a nuevos hábitos, especialmente en el ámbito urbano y metropolitano.
- Que cuente por parte de las Administraciones competentes de los medios digitales más avanzados para su planificación, gestión y evaluación.
- Que impulse la utilización del ferrocarril, con las inversiones necesarias para ello.
- Que la movilidad activa tenga facilidad para desarrollarse en el entorno urbano.

En este sentido, el MITMA priorizará aquellas inversiones que optimicen el uso de la red de transporte y supongan un mayor beneficio social, con el objetivo de lograr unas infraestructuras resilientes y una movilidad sostenible y segura. Para ello, se impulsarán las soluciones que aprovechen las oportunidades que ofrecen la digitalización del transporte y la intermodalidad, con especial atención a la potenciación del transporte ferroviario.

El programa 450A conlleva el impulso de los siguientes **Objetivos de Desarrollo Sostenible** (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres)

2. ACTIVIDADES.

Las actuaciones más destacadas de este programa son las siguientes:

- **Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano:** La creación de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano, que se realiza conjuntamente con el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITERD), tiene como objetivo general el apoyo a la financiación de las inversiones a realizar por las entidades locales, comunidades autónomas, así como por las empresas prestatarias de servicios de transporte público, para el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones, medidas de transformación sostenible y digital del sistema de transporte público u

otras medidas complementarias cuyo objetivo final sea una menor utilización del vehículo privado en los entornos urbanos y metropolitanos.

Entre los proyectos elegibles se encontrarían entre otros los siguientes:

- Proyectos de tipo “global” a presentar por ayuntamientos para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones.
- Proyectos de transformación de flotas de transporte público.
- Medidas destinadas priorización del transporte colectivo para asegurar trayectos expeditos y sin interrupciones para los pasajeros de transporte colectivo.

Se trataría de subvenciones de capital a fondo perdido, subvencionándose un porcentaje de la inversión que variará en función del programa.

- **Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías:** Estas actuaciones buscan asegurar un transporte público atractivo y fiable como columna vertebral de la movilidad en el ámbito urbano a través de la mejora de la calidad y la fiabilidad del transporte metropolitano ferroviario. El objetivo es hacer de los servicios de cercanías una oferta de movilidad tan atractiva que los ciudadanos mejoren su satisfacción con dichos servicios e incrementen su uso de manera relevante, reduciendo la dependencia del vehículo privado.
- **Inversiones en la red transeuropea de transporte (RTE-T):** La Unión Europea tiene entre sus objetivos la construcción del Espacio Único Europeo del Transporte, donde los corredores europeos de la red básica de la RTE-T forman parte fundamental de ese objetivo, pues canalizan los principales tráficos tanto a nivel nacional como europeo. Por ello, su desarrollo en nuestro país tiene una importancia máxima para nuestro sistema nacional de transporte. Por España discurren dos de estos corredores, el Atlántico y el Mediterráneo, que están en pleno desarrollo en la actualidad, pero necesitan disponer de recursos económicos importantes para que puedan estar finalizados en los plazos previstos por los reglamentos europeos. En esta línea, este programa incluye una serie de inversiones necesarias para el desarrollo importantes secciones, tanto en el Corredor Atlántico como en el Mediterráneo,

  Adicionalmente, este programa incluye actuaciones en el resto de infraestructuras de la red nacional de transporte que forman parte de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la Red Básica, que abarcan a todos los modos de transporte, pero

de manera muy destacada al ferrocarril. Estas actuaciones cuentan entre otros con los siguientes objetivos:

- Dotar de mayor interoperabilidad a nuestra red ferroviaria en relación con la RTE-T
- Hacerla más segura de acuerdo con la normativa nacional y europea, incluyendo la seguridad viaria en túneles.
- Introducir y desplegar la digitalización, los sistemas de gestión de tráfico como SESAR, ITS o ERTMS y las nuevas tecnologías disponibles en el mercado como medio para aumentar la seguridad, la eficiencia, el control en su gestión.
- Aumentar su sostenibilidad y eficiencia energética mediante el despliegue de combustibles alternativos a lo largo de los itinerarios de la red y en los nodos logísticos, portuarios y aeroportuarios, contribuyendo con ello a la descarbonización de la economía. Así mismo, disminuir otras externalidades del transporte como la contaminación acústica.

En lo que se refiere a la Red de Carreteras del Estado, este programa incluye una serie de actuaciones encaminadas al cumplimiento de los siguientes objetivos específicos: reducción de los índices de peligrosidad y mortalidad, eliminación de tramos de Concentración de Accidentes, mejora de las condiciones de seguridad y vialidad de la Red, disminución del impacto de las infraestructuras en la fauna, los usuarios más vulnerables y la contaminación acústica y digitalización de la gestión. Para ello, se incluyen actuaciones en los siguientes ámbitos:

- Seguridad vial:
  - Adecuar las infraestructuras a la normativa vigente y aumentar la calidad de las mismas.
  - Mejorar las condiciones de uso de las carreteras para los usuarios más vulnerables.
  - Permeabilizar las infraestructuras, disminuyendo la fragmentación de hábitats y la entrada de fauna en las mismas.
- Actuaciones contra el ruido: Resulta imperioso mejorar la sostenibilidad de las carreteras. En este caso se busca analizar la situación existente respecto a la contaminación acústica, evaluar las medidas a desarrollar y ejecutar las mismas.
- Digitalización: Es necesario disponer de unos sistemas adecuados al avance tecnológico existente que permitan mejorar la gestión del patrimonio viario, detectando las necesidades de conservación y mejora del mismo, a ser posible

con carácter preventivo frente al correctivo, y optimizando los recursos disponibles en cada momento.

- Impulso a plataformas de BUS-VAO y mejora de la intermodalidad: No solo es necesario dar un impulso las propias infraestructuras, sino que también es necesario atender a la sostenibilidad en el uso de la mismo. Por ello en este programa se prevé:
  - Impulso de plataformas BUS-VAO para fomentar el trasvase hacia el uso del transporte colectivo frente al uso del vehículo particular.
  - Mejora de la intermodalidad mejorando la conexión con otros modos de transporte, que permitan optimizar el uso de energía en la cadena logística.
- Plan de Igualdad: Las actuaciones a realizar dentro de este programa presupuestario ayudarán a la vertebración de los territorios y a la movilidad de la población tanto femenina como masculina, lo que redundará en la mejora de las condiciones laborales y personales de ambos sexos. Asimismo, debe señalarse que en la contratación realizada por la Dirección General de Carreteras de las empresas adjudicatarias, se cumple estrictamente lo que establece la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en materia de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular los artículos 71 y 145.

  De este modo, se establecen como criterios cualitativos para evaluar la mejor relación calidad-precio en las adjudicaciones de contratos aspectos sociales, vinculados al objeto del contrato, en concreto, que se fomente la integración social de personas con discapacidad, personas desfavorecidas o miembros de grupos vulnerables entre las personas asignadas a la ejecución del contrato y, en general, la inserción socio-laboral de personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social, así como la subcontratación con Centros Especiales de Empleo o Empresas de Inserción y los planes de igualdad de género que se apliquen en la ejecución del contrato y, en general, la igualdad entre mujeres y hombres, así como el fomento de la contratación femenina, la conciliación de la vida laboral, personal y familiar.

- **Actuaciones en el ámbito de la Intermodalidad y la Logística:** Programa de ayudas para un transporte sostenible y digital, alineado con la EMSSyC y con el programa europeo de ayudas del “Mecanismo Conectar Europa (CEF)” para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, tiene como objetivo mejorar la eficiencia del sistema de transporte mediante la digitalización e introducción de

nuevas tecnologías en el sector, y el apoyo a los medios de transporte más sostenibles, en particular al ferrocarril. La medida se materializará en un programa de ayudas que cofinanciará proyectos nacionales de empresas privadas y públicas a corto plazo al objeto de garantizar un sistema de transporte sostenible y eficiente a medio y largo plazo e incluye varios tipos de actuaciones:

- La digitalización de la cadena de transporte mediante ayudas a empresas para el desarrollo/adecuación de sus aplicaciones informáticas, en línea con el nuevo Reglamento sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (eFTI).
- La digitalización de la información ligada a la movilidad de viajeros, facilitando la integración entre los distintos modos de transporte, así como los procesos propios de las empresas e instituciones.
- Sistemas de gestión de tráfico ITS, ERTMS, tanto en infraestructura y como en material embarcado.
- Aparcamientos seguros en los corredores de la red básica de la RTE-T.
- Despliegue de puntos de recarga de energía/combustibles alternativos en la red de transporte.
- Eco incentivos a la demanda de transporte para su transición hacia los modos más sostenibles y para la mejora ambiental de éstos.
- Adopción de tecnologías propulsivas/energías alternativas en los sectores ferroviario y marítimo.
- Adecuación de apartaderos privados de transporte ferroviario de mercancías,
- Renovación del parque de material de transporte en general, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias y la utilización de ejes de ancho variable ferroviario.
- Innovación en el transporte de mercancías, especialmente en el material tractor ferroviario con el objetivo de que pueda operar con ejes de ancho variable.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

En el programa participan, en relación directa con los servicios presupuestarios, los siguientes Órganos Superiores y Directivos:

- Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- Secretaría General de Movilidad y Transportes.
- Secretaría General de Infraestructuras.
- Dirección General de Transporte Terrestre.
- Dirección General de Carreteras.
- Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística.

Participan, asimismo, las Entidades Públicas Empresariales adscritas al MITMA: ADIF, ADIF AV, ENAIRE, RENFE Viajeros, S.A. y Puertos del Estado.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

Los objetivos del programa, así como los indicadores para su seguimiento se corresponderán con los que se definan junto a la Comisión Europea en el marco del Mecanismo de recuperación y Resiliencia.

Se definirán las dos siguientes tipologías de indicadores para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de las actuaciones y medidas definidas:

Indicadores de gestión o normativos:

- Tramitación y aprobación legislativa.
- Licitación y adjudicación de actuaciones.
- Aprobación y convocatoria de los programas de ayudas.

Indicadores de ejecución de las actuaciones y programas:

- Grado de avance en la ejecución de las distintas actuaciones e inversiones.
- Puesta en funcionamiento de las infraestructuras realizadas o de las mejoras en las mismas.
- Adjudicación de las ayudas y ejecución por parte de los receptores de las mismas (empresas privadas, Sociedades, EPEs, Fundaciones y resto de entidades del sector público empresarial, Comunidades Autónomas o Entidades Locales).

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 451M. Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo

PROGRAMA 451M

ESTUDIOS Y SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA EN OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Este programa del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas O.A. y M.P. (CEDEX) tiene por objeto la realización de estudios y la prestación de asistencia técnica especializada a la Administración, y especialmente a los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en el ámbito de las obras públicas, el transporte, la movilidad sostenible, las implicaciones medioambientales y climáticas. Estas actuaciones están ligadas directa o indirectamente con la actividad inversora y normativa de los departamentos implicados.

Los objetivos del programa 451M del CEDEX son los siguientes:

- "Puesta a disposición" o disponibilidad inmediata de los medios de todo tipo, necesarios para poder desarrollar satisfactoriamente las líneas de trabajo y los estudios encargados por los Ministerios de referencia. Estos medios incluyen la puesta a punto de técnicas y métodos, el instrumental y equipamiento, los recursos humanos y los medios de apoyo asociados.
- Ejecución satisfactoria de las actuaciones concretas encargadas: ejecución de estudios, experimentaciones y, en general, trabajos de apoyo a proyectos, obras, planes o programas determinados, así como transferencias de tecnología. Estas actuaciones se pueden desarrollar en el ámbito de encargos y planes de trabajo plurianuales o simplemente atender ciertas demandas puntuales del sector público o privado, nacional o internacional.

Las características de la programación de las actuaciones a desarrollar para alcanzar estos objetivos son diferentes. En el ámbito de la "puesta a disposición" puede establecerse una programación con relativa facilidad ligada a las inversiones en equipos, plantillas y puestos de trabajo, formación del personal y establecimiento y actualización de técnicas y procedimientos.

En el caso del objetivo de ejecución satisfactoria de los estudios encargados, la programación de las actuaciones a realizar resulta más sencilla en la medida en que la mayor parte de la actividad del Organismo se define con carácter plurianual con los servicios técnicos de los Ministerios de referencia, y en la medida en la que el Organismo identifica con antelación las líneas probables de actividad futura en el marco de su Plan Estratégico.

El objeto de este programa es aportar conocimiento especializado para el desarrollo de los planes y objetivos del MITMA y del MITECO, en particular, de la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada del MITMA.

Además, este Programa contribuye a la consecución de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 ((Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades), ODS5 (Igualdad de género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

2. ACTIVIDADES

El programa mencionado se desarrolla en ocho grupos especializados basados en la división por actividades esenciales del Organismo que son:

- Estudios y asistencia técnica sobre edificación, materiales y estructuras.
- Estudios y asistencia técnica sobre Geotecnia.
- Estudios y asistencia técnica en relación con técnicas de uso múltiple y problemas ambientales y de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Estudios y asistencia técnica sobre puertos, costas e ingeniería marítima.
- Estudios y asistencia técnica sobre recursos hídricos.
- Estudios y asistencia técnica sobre movilidad sostenible, planificación del transporte, ferrocarriles y seguridad e infraestructuras de carreteras.
- Realización y difusión de estudios históricos de investigación sobre las obras públicas, la ingeniería civil y el urbanismo.
- Gestión, planificación, coordinación y control de actividades, incluidos los ámbitos de formación y documentación.

Las actividades a desarrollar en cada una de estas áreas se dirigen a procurar la actualización, avance y correcta utilización de las técnicas empleadas, y de los equipos físicos y humanos del CEDEX, así como a mejorar la capacidad de respuesta del Organismo a las demandas de asistencia técnica especializada que se le dirijan. El Plan Estratégico del CEDEX sirve de referencia para definir, a través de una serie de iniciativas, las actuaciones concretas a realizar en cuanto a formación, adquisición de equipos, incentivos y carrera profesional, publicaciones y actividades de difusión, etc.

Entre las actividades de formación, se prevé realizar en 2021, determinadas jornadas, seminarios, simposios y/o cursos que promuevan una imagen positiva y no estereotipada de las mujeres y de los hombres con el objetivo de conseguir una participación más equilibrada en los puestos de toma de decisiones en el ámbito de las obras públicas, el transporte, la movilidad sostenible y las implicaciones medioambientales y climáticas.

Asimismo, se impulsará el estudio y evaluación de las políticas, programas y actividades relacionadas con los ámbitos de actuación con el objetivo de determinar la aplicación real del programa de Igualdad de Género. Posteriormente se buscará la implementación y desarrollo de programas de cooperación, proyectos y actividades encaminados a corregir procedimientos y métodos de trabajo y conseguir la transversalidad de género.

En 2019 se logró la contratación fuera de convenio de 49 nuevos investigadores, titulados superiores, para la realización de 48 proyectos específicos de investigación. Para el ejercicio 2021 y los tres siguientes, se espera que el nuevo conocimiento que es generado por cada proyecto de investigación se materialice en resultados concretos, tales como el desarrollo de nuevas metodologías de actuación, cálculo o diseño, técnicas de instrumentación y toma de datos, que, a su vez, serán utilizadas sucesivamente para mejorar las prestaciones que realice el CEDEX para los destinatarios de su actividad, así como para su difusión y transferencia al sector de la ingeniería civil, todo ello en cumplimiento de los fines que le marca su Estatuto.

Existe, además, la previsión de convocar en 2021 becas para el perfeccionamiento profesional y formación de personal investigador, destinadas a recientes titulados universitarios en especialidades afines al ámbito de actuación del CEDEX, contribuyendo de esta forma a la mejora de las capacidades técnicas de este sector profesional.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

Son órganos encargados de su ejecución las siguientes unidades técnicas del CEDEX:

- Centro de Estudios de Técnicas Aplicadas.
- Laboratorio Central de Estructuras y Materiales.
- Laboratorio de Geotecnia.
- Centro de Estudios de Puertos y Costas.
- Centro de Estudios Hidrográficos.
- Centro de Estudios del Transporte.

- Laboratorio de Interoperabilidad Ferroviaria.
- Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo.
- Gabinete de Formación.

Todas estas unidades están gestionados, coordinados y controlados por los Órganos de Dirección, Programación y Seguimiento del Organismo con el apoyo de la Secretaría del CEDEX.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO
Realización de estudios y servicios de asistencia técnica para impulsar la divulgación científica en el ámbito de las obras públicas, transportes y medio ambiente.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Importe de los servicios prestados en el ámbito del M. Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **(miles €)**	4.000	2.010	4.000	2.000	3.000
— Importe de los servicios prestados al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico **(miles €)**	4.000	4.132	4.000	4.000	4.000
— Importe de los servicios tarifados **(miles €)**	250	158	250	150	200
— Peso del sector privado en la facturación del CEDEX **(%)**	22	11	22	10	20
— Número de cursos, seminarios y jornadas en formación y transferencia de tecnología (excluido formación interna) **(nº)**	55	20	55	15	40
— Actividades de Formación relacionadas con la igualdad de género **(nº)**	0	0	0	1	1
— Estudios dirigidos a la consecución de la transversalidad de género **(nº)**	0	0	0	0	1
— Obtención Diploma de Estudios Avanzados (DEA) **(nº)**	0	0	0	0	0
— Tesis doctorales, obtención Grado Doctor **(nº)**	0	0	0	0	0
2. De medios					
— Personal titulado **(nº)**	260	234	260	235	260
— Personal de apoyo **(nº)**	249	148	249	150	240
— Becarios **(nº)**	0	0	0	0	20
— Inversión **(miles €)**	2.300	2.164	2.300	2.200	2.500

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 451N. Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

PROGRAMA 451N

DIRECCIÓN Y SERVICIOS GENERALES DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

Toda actividad organizativa suele centrar su foco en aquellos elementos que le dan su esencia, que marcan sus objetivos primordiales, sean estos, por ejemplo, la vivienda, las infraestructuras o los transportes o cualquier otro. Sin embargo, ninguna organización puede funcionar sin un engranaje conjunto que se ocupe de aquellos aspectos de gestión de los elementos básicos comunes que permitan actuar a esa organización y que descarguen de presión a las unidades sectoriales a fin de que se centren en el alcance de sus metas. Todo ello en la búsqueda constante de mayor eficacia y eficiencia en el uso de los medios humanos y materiales.

En este ámbito, el administrativo, cuya esencia es el servicio público, lo señalado anteriormente se traduce en un aprovechamiento sinérgico de los medios que tiene la organización, canalizado siempre hacia la búsqueda de la bonanza en el impacto que esas actividades tienen sobre la sociedad. Para ello, el instrumento con el que se cuenta es el Presupuesto. Instrumento de política económica que recoge, no sólo las actuaciones concretas a realizar en el ejercicio y el mejor uso de los recursos disponibles, sino que también refleja las variaciones que se producen en los objetivos durante su periodo de vigencia y proyección y las estrategias que permiten lograrlos de la forma más eficiente posible.

El artículo 68 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público recoge las reglas generales sobre los servicios comunes de los Ministerios estableciendo que “Los órganos directivos encargados de los servicios comunes, prestan a los órganos superiores y directivos del resto del Ministerio la asistencia precisa para el más eficaz cumplimiento de sus cometidos y, en particular, la eficiente utilización de los medios y recursos materiales, económicos y personales que tengan asignados”. Corresponde a los servicios comunes el asesoramiento, el apoyo técnico, en su caso, la gestión directa en relación con las funciones de planificación, programación y presupuestación, cooperación internacional, acción en el exterior, organización y recursos humanos, sistemas de información y comunicación, producción normativa, asistencia jurídica, gestión financiera, gestión de medios materiales y servicios auxiliares,

seguimiento, control e inspección de servicios, estadística para fines estatales y publicaciones.

Es en el apartado 3 del artículo 68 donde la Ley se aparta de sus predecesoras al recordar la posibilidad de gestión compartida de esos servicios comunes bien desde el Ministerio de Hacienda bien desde las Subsecretarías de cada Ministerio o por un organismo autónomo vinculado o dependiente.

En la línea marcada, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presenta en su programa presupuestario 451N la Dirección y Gestión del Ministerio, Subsecretaría y los servicios comunes; la adopción de decisiones de carácter estratégico, con distribución de los recursos económicos y humanos disponibles entre los distintos programas específicos; la alta dirección, coordinación y control del desarrollo de dichos programas, y la prestación de los servicios generales y de apoyo a los Centros Gestores del Ministerio, directamente encargados de su ejecución.

Todo ello sin olvidar la consecución de valores de solidaridad y protección a las familias e infancia o de apoyo a la mujer trabajadora con subvenciones a la guardería ministerial, los programas de formación para los empleados públicos, las ayudas a la asociación cultural o la acción social para los trabajadores del Ministerio.

Este Programa conlleva fundamentalmente el impulso de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

2. ACTIVIDADES

Por tanto, las actividades de este programa durante el año 2021 estarán orientadas, fundamentalmente, a intensificar la coordinación de todos los recursos humanos y materiales integrados en el Departamento y a la ordenación general del sector de las infraestructuras, de los servicios de transportes, y, sobre todo, generar las bases comunes para que el proyecto de apoyo a la función social de la vivienda discurra por los derroteros establecidos en la estrategia general del Ministerio en coordinación con la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y con las Secretarías Generales de Infraestructuras, la de Transportes y Movilidad y la de Agenda Urbana y Vivienda a fin de asegurar el correcto funcionamiento de la actividad común de cara a la consecución de sus objetivos generales y sectoriales.

Con cargo al programa 451N se realiza la gestión de todos los servicios generales del Ministerio, cuyas actuaciones más destacadas son las siguientes:

A. Actividades comunes

Las actividades comunes del programa, en orden a la consecución de sus fines, se pueden resumir en las siguientes:

- Apoyar a los órganos ministeriales en la planificación de la actividad del Ministerio, por medio del asesoramiento técnico y jurídico correspondiente. Con especial atención al Ministro en el control de eficacia del Ministerio y, en particular, en el ejercicio de su potestad normativa y en la producción de los actos administrativos de la competencia de aquél, así como a los demás órganos del Ministerio.
- Responsabilizarse del asesoramiento jurídico a la hora de informar las propuestas o proyectos de normas y actos de otros Ministerios, cuando reglamentariamente proceda.
- Coordinación de las líneas generales de actuación para mejorar los sistemas de planificación, dirección y organización, así como la búsqueda de la simplificación de los procedimientos y métodos de trabajo tanto de manera interna como coordinado con otros ministerios. Esto afecta a tareas específicas, como el control y gestión de los servicios comunes.
- Ordenar la organización, gestión y distribución de los medios humanos y materiales necesarios para el logro de los fines ministeriales, así como establecer los fondos públicos y administrar los créditos en todo el proceso presupuestario para conseguirlo.
- Conceder subvenciones y ayudas con cargo a los créditos previstos en el programa 451N.
- Ejercer la gestión material y financiera en el ámbito patrimonial que le corresponda.
- Avanzar en la incorporación de la metodología Building Information Modeling (BIM) en las actividades del Ministerio y fomentar la formación en dicha metodología de los profesionales de los sectores afectados.
- Gestionar las publicaciones ministeriales.
- Todas aquellas otras que correspondan a la dirección de los Servicios comunes ministeriales.

B. Actividades específicas

- Realización de estudios necesarios en materia de planificación estratégica de transportes, movilidad y para el desarrollo de la Agenda Urbana.
  - Desarrollo de la Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada.
  - Análisis de rentabilidad económico-financiera de inversiones.
  - Análisis de impactos socioeconómicos de infraestructuras de transporte.
  - Estudios e informes para la puesta en marcha de actuaciones bajo fórmulas de Colaboración Público-Privada.
  - Estudios de financiación extrapresupuestaria.
  - Estudios para las concesiones y alternativas de actuación.
  - Estudios sobre la financiación de las Sociedades de Integración.
  - Impacto medioambiental de las decisiones en materia de la planificación de las redes de transporte.
  - Informes de seguimiento sobre la ejecución de los proyectos de conexión internacional de España con Francia, Portugal y Norte de África.

En el capítulo 4 del programa, se incluye por parte de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana una transferencia para el funcionamiento de la Autopista del Mar Gijón-Nantes, de acuerdo a los convenios suscritos con el Gobierno Francés, una subvención para al Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental y el impulso para la creación del Observatorio para la Digitalización del Transporte, otra en favor de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y otra para el Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) de la Universidad Politécnica de Madrid, para el desarrollo de estudios del Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

Se incluye asimismo la correspondiente transferencia a ENAIRE para la compensación de los vuelos exonerados, en consonancia con el proyecto de orden que se está elaborando una vez decaído el Acuerdo de 1995 por el que se regían estas compensaciones.

Así, también se recogen diversas subvenciones, ayudas, premios y cuotas internacionales de carácter residual.

Dentro del capítulo 6 del programa; se recogen las partidas presupuestarias necesarias para dar cobertura a las diferentes actividades encomendadas a diversas Direcciones Generales y servicios del Departamento, y en el que se incluye la

correspondiente al desarrollo de la actividad estadística del Departamento en consonancia con lo recogido en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En éste se establece en el artículo 15.1.l, dentro de las funciones de la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos, la programación y elaboración de las estadísticas generales que describan la actividad del Departamento, así como la coordinación y, en su caso, elaboración de las operaciones estadísticas que le sean asignadas al Departamento en el Plan Estadístico Nacional.

Debido a las características de dichas estadísticas, su realización no puede ser llevada a cabo con medios propios, razón por la que es imprescindible contratar los servicios relativos a la obtención de los datos y, en algunos casos, la depuración de los mismos.

Son numerosas las estadísticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana incluidas en el Plan Estadístico Nacional, si bien las más relevantes en lo que a volumen y carga de trabajo se refiere son la “Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera”, y la “Estructura de la industria de la construcción - Índice de costes del sector de la construcción”, ambas incluidas en el Plan Estadístico Nacional por lo que son de obligado cumplimiento. En consonancia, la ejecución de las mismas absorbe alrededor del 80% del crédito asignado a la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos en su capítulo 6.

A modo de ejemplo del volumen de trabajo que ambas requieren, señalar que la primera de ellas es una investigación muestral de carácter continuo cuyo objetivo principal consiste en investigar las operaciones de transporte de los vehículos pesados españoles, para, con ello, medir el grado de actividad del sector. Se realiza la misma mediante 1.000 entrevistas individuales por semana a una matrícula de camión obtenida por muestreo aleatorio simple. Para el correcto desarrollo de la encuesta es esencial un intenso trabajo de localización de los informantes, a partir de la información que figura en el registro, asegurando que el cuestionario y el resto de la documentación (presentación de la encuesta, normas de cumplimentación, etc.) llegan a la dirección correcta. En la práctica, el apoyo telefónico es fundamental en la encuesta, tanto para la obtención directa de los datos como para la depuración y corrección de la información recogida por los otros medios. Considerando las fases de localización, obtención de la información, depuración, control e inspección, se vienen realizando, en media, más de tres llamadas por cuestionario obtenido. Complementariamente, se lleva a cabo un estricto control de las incidencias que

se van produciendo a lo largo de los trabajos de campo, con el objetivo de limitar al máximo la falta de respuesta.

Por su parte, la segunda encuesta requiere de muestreo estratificado siendo la unidad estadística a investigar la “empresa”, definida como la unidad productiva que ejerce exclusiva o principalmente la actividad de la construcción, ya que, esta unidad tipo es más adecuada que el “establecimiento” para el estudio del Sector de la Construcción. El Directorio utilizado para la obtención de la muestra, que sirve de base para la realización de la correspondiente encuesta, es el Directorio Central de Empresas (DIRCE), del Instituto Nacional de Estadística (INE), por considerarlo el mejor directorio posible entre los existentes, dado su proceso de creación y actualización. Se seleccionan las unidades muestrales (empresas), por estratos de tamaño ocupacional de la empresa y por la actividad desarrollada según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CNAE-2009, para cada Comunidad Autónoma donde tiene el domicilio social la empresa, con una selección exhaustiva de todas las empresas de 50 o más trabajadores y una muestra aleatoria estratificada de las de menos de 50 trabajadores. En definitiva, se realiza un muestreo que, para que resulte significativo, abarca a unas 4.000 empresas.

La inversión en materia de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) está estrechamente ligada a las necesidades y obligaciones de la administración electrónica y digital que impone la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como a los requerimientos de licitación electrónica que impulsa la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Asimismo, en una organización donde los recursos son escasos la buena utilización de los medios informáticos facilita las tareas y permite un uso más eficiente de todos los medios al alcance de la Administración.

El capítulo 7 del programa recoge determinadas partidas que dan cobertura a los compromisos adquiridos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con otras Administraciones, para las actividades encomendadas a éste: en concreto, a la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, S.A. (SECEGSA).

En el capítulo 8 de este programa figuran activos financieros a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA). El objeto de estos activos es dotar a dicha entidad de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones que tiene encomendada.

También forman parte de este los anticipos reintegrables de nóminas.

C. Actuaciones en el ámbito de la igualdad de género, infancia y adolescencia.

Dada la importancia de los temas de igualdad de género o que afectan a la infancia o adolescencia, el programa 451N tiene una línea de subvención al Centro de Educación Infantil (CEI), Centro cuya dirección y gestión corresponde la Dirección General de Organización e Inspección, que viene cumpliendo una función de servicio social y asistencial, contribuyendo a la conciliación de la vida laboral y familiar, y a la igualdad de oportunidades de hombres y mujeres, posibilitando que muchos empleados del Departamento hayan dispuesto de una solución muy adecuada para la atención de sus hijos de corta edad durante la jornada laboral.

En la actualidad, la necesidad de este tipo de Centros educativo-asistenciales continúa desempeñando un singular protagonismo al considerarse esencial la conciliación de la vida familiar con la vida laboral, por lo que el establecimiento o mantenimiento, caso de existir, de estos Centros, se ha convertido en una prioridad dentro de las políticas de apoyo social que la Administración ha de promover o asumir para sus empleados, con el fin de que puedan desarrollarse plenamente tanto en el aspecto profesional como en el de miembros de una unidad familiar. Además, la Escuela va más allá de la mera atención asistencial y custodia de los menores que desde sus orígenes va ligada a los movimientos de renovación pedagógica en cuyo proyecto educativo se contempla el dar prioridad a la formación de las primeras fases físicas y psicológicas de los menores por ser la condición indispensable para todo aprendizaje posterior.

En esta misma línea, para aquellos miembros de la unidad familiar de los empleados del Departamento que estén escolarizados – de tres a doce años- se realizan contratos para el desarrollo de actividades culturales y de ocio en los periodos de vacaciones escolares. Esto conlleva un incentivo al empleado, contribuyendo a favorecer opciones de ocio y cultura para sus hijos y ayudando a la conciliación de la vida personal y profesional. Esta conciliación mejora el ambiente laboral en ambas partes: por una parte, mejora el compromiso adquirido por los empleados públicos para con la Administración que con estos programas de conciliación contribuye a aumentar la calidad del trabajo de los empleados al ofrecerles opciones para el tiempo libre de sus hijos y, por otra, mejora la productividad y eficacia de la Administración porque el compromiso de sus trabajadores es mayor. Desde el punto de vista de los niños, estas actividades les permiten desarrollar hábitos y valores en un espacio diferente y convierte el ocio y el tiempo libre en instrumentos para el enriquecimiento y el desarrollo personal de los participantes promoviendo la socialización y el espíritu de igualdad en la infancia.

Además, dentro de la acción social que destina el Departamento a los funcionarios, hay ayudas para el estudio de los hijos desde la educación infantil hasta la Universidad.

Dentro del Plan de Formación del Ministerio hay cursos destinados a la igualdad de género dentro de la Administración General del Estado y la conciliación de la vida laboral y familiar, que ayudan a dar la importancia que tiene a este asunto y ayuda a su gestión y ejecución efectiva y real.

Por último, se favorece la cohesión social a través de la Asociación Recreativo Cultural, dando difusión de los ámbitos relacionados con el Ministerio desde una perspectiva cultural.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

En el programa participan, en relación directa con los servicios presupuestarios, los siguientes Órganos Superiores y Directivos:

- Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Dirección General de Programación Económica y Presupuestos.
- Secretaría General Técnica.
- Dirección General de Organización e Inspección.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

El programa de “Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”, por sus especiales características, no cuenta con unos objetivos propios e independientes de los correspondientes a los demás programas de actuación del Departamento. La eficacia del programa debe evaluarse en función de los resultados obtenidos por todos aquellos programas en los que participe el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

No obstante, dada la naturaleza transversal de este programa, se considera interesante incluir indicadores de perspectiva de género en aquellas cuestiones mensurables:

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Mujeres y de hombres que solicitan cursos en materia de igualdad y lucha contra la violencia de género **(%)**		49% mujeres 51% Hombres	50% mujeres 50% hombres	55% mujeres 45% Hombres	50% mujeres 50% hombres
— Cursos sobre igualdad y lucha contra la violencia de género organizados por el Departamento **(nº)**		2	2	2	2
— Cursos selectivos en los que se incluye materia de igualdad de género y lucha contra la violencia de género dentro de los procesos incluidos en la Oferta de Empleo Público del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **(nº)**		6	8	8	8
— Empleados hombres y empleadas mujeres con niños y niñas en la Escuela de Educación Infantil **(%)**		55 hombres 45 mujeres		51 hombres (43%) 67 mujeres (56%) 10 hombres y 5 mujeres llevan a más de un hijo a la Escuela	74 hombres (64 %) 41 mujeres (36 %) 2 hombres y 3 mujeres llevan a más de un hijo a la Escuela
— Participantes en las actividades socioculturales organizadas por la Asociación Recreativo cultural desagregado por sexo **(%)**		65 mujeres 35 hombres		65 mujeres 35 hombres	70 mujeres 30 hombres

Por lo que respecta a las subvenciones a la Asociación cultural del Ministerio, a la Asociación de Madres y Padres del CEI, que favorece la conciliación familiar y la igualdad, al programa de Becas Fullbright y el programa para la formación de profesionales en la metodología BIM, se establecen los siguientes indicadores de seguimiento:

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Asociación Recreativo cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana					
— Actividades celebradas en cada ejercicio (nº).		36		7	40
— Importe total de dichas actividades **(€)**.		6.900		1.750	6.900
— Importe medio de las mismas **(€).**		191		250	175
— Número medio de participantes en cada actividad **(nº).**		45		45	45
— Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación infantil, para actividades propias del Centro					
— Nº alumnos por niveles y Ministerio:					
○ **Total (MFom/MiTEc)**		**144 (83/61)**		**132 (79/53)**	**115(70/45)**
○ 2-3 años (MFom/MiTEc)		56 (36/20)		55 (32/23)	37 (17/20)
○ 1-2 años (MFom/MiTEc)		51 (29/22)		43 (23/20)	39 (25/14)
○ 0-1 años (MFom/MiTEc)		37 (18/19)		34 (24/10)	39 (28/11)

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Comidas servidas a los alumnos del Centro **(nº)**		28.800		28.200	24.500
— Personas que realizan Actividades extraescolares de inglés **(nº)**		92		132	115
— Actividades en el exterior realizadas **(nº)**		5		0	5
— Inversión en material pedagógico **(€)**		14.500		15.500	15.000
— Empleados del Ministerio (SSCC) con menores matriculados en la guardería **(%)**		2,8		2,7	2,5
Programa Becas Fulbright					
— Grado de realización del proyecto aprobado y análisis prospectivo de su aplicación en España a corto-medio plazo **(%)**		100	100	0 (No se pudo convocar beca por COVID19)	100
— Justificación de los fondos anticipados conforme al procedimiento establecido.		Sí	Sí	Sí	No
— Aumento del número de mujeres que obtienen la beca respecto de años anteriores.	3 becas	1 beca (1mujer)	1 beca	0 (0mujer)	1 beca
Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM					
— Numero de ayudas		6		4	4
— Importe total de las ayudas1 **(€)**		480.000		15.000	215.000
— Ingenieros CCyP		80.000			
— Arquitectos		80.000			
— Ingenieros industriales		80.000			
— Ing. Obras Públicas		80.000			
— Arquitectos Técnicos		80.000			
— Ing. Téc. Industriales		80.000			

[1] A partir de 2020 se conceden mediante procedimiento de concurrencia competitiva.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
Cursos impartidos y el sector al que se dirigen (nº)		**164**		**120**	**120**
— Ingenieros CCyP		7			
— Arquitectos		25			
— Ingenieros Industriales					
o Presencial		51			
o On line		2			
— Ing Obras Públicas		29			
— Arquitectos Técnicos					
o Presencial		10			
o On line		30			
— Ing. Tec. Industriales		10			
Alumnos matriculados y grupo profesional al que pertenecen (nº)		10.493		7.000	7.000
— Ingenieros CCyP		236			
— Arquitectos					
o Presencial		3.570			
o On line		446			
—Ingenieros Industriales					
o Presencial		904			
o On line		502			
— Ing. Obras Públicas		1.773			
— Arquitectos Técnicos					
o Presencial		1625			
o On line		446			
— Ing. Tec. Industriales		991			

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
Mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas **(% sobre total)**				30%	30%
— Ingenieros CCyP		25,5%			
— Arquitectos		39,6%			
— Ingenieros Industriales					
o Presencial		24%			
o On line		14%			
— Ing. Obras Públicas		29,7%			
— Arquitectos Técnicos		27%			
— Ing. Téc. Industriales		15%			
Mujeres participantes en las actividades formativas como docentes (% sobre total)				20%	20%
— Ingenieros CCyP		0%			
— Arquitectos		21%			
— Ingenieros Industriales		17,6%			
— Ing. Obras Públicas		19,7%			
— Arquitectos Técnicos		25%			
— Ing. Téc. Industriales		25%			

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453A. Infraestructura del transporte ferroviario

PROGRAMA 453A

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El presente programa de gasto está íntimamente relacionado con la planificación sectorial estratégica, actualmente constituida por el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012–2024, que en mayo de 2015 ha sido formulado por la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (actual Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), contemplando como objetivos específicos mejorar la red convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red ferroviaria de alta velocidad y mejorar la red de cercanías. En estos momentos se encuentra en tramitación la "Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria" que será el nuevo instrumento de planificación estratégica para los próximos años.

De la misma manera que en el ejercicio 2020, y como consecuencia de la transformación institucional que se ha realizado de la Administración General del Estado relativa al sector ferroviario, el presente programa de inversión se centra en los aspectos de planificación de la red ferroviaria.

Con el actual reparto de atribuciones, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana mantiene la responsabilidad de la planificación de las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, actividad que le permitirá avanzar en los objetivos estratégicos para la planificación a largo plazo enunciados en la planificación estratégica, mientras que la aprobación de proyectos y la construcción de las infraestructuras, así como el mantenimiento y la explotación de la red, corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias, en el ámbito de sus correspondientes redes.

Adicionalmente, el presente programa recoge la dotación para la realización de transferencias de capital destinadas a la financiación de los convenios de colaboración en materia ferroviaria con comunidades autónomas y entes locales. Concretamente, para el ejercicio 2021 se han previsto las dotaciones correspondientes a los convenios con la Comunidad Autónoma de Illes Balears, con la Comunidad Autónoma de Euskadi, a la Comunidad de Castilla y León y con los Cabildos Insulares de Tenerife y Gran Canaria.

En los apartados siguientes se expone el desarrollo de los objetivos en materia ferroviaria contenidos en el programa 453A.

Durante los últimos ejercicios se ha avanzado en la modificación de la estructura organizativa de la Administración General en lo que concierne al sector ferroviario. El Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, entró parcialmente en vigor el día 1 de abril de 2015, con importantes repercusiones en cuanto a los cometidos futuros, no sólo en la Agencia recién creada, a la que corresponde hacerse cargo de los asuntos relativos a la supervisión de la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario en el ámbito estatal, sino también en lo que respecta a la Secretaría General de Infraestructuras.

Recientemente, el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, determinó la creación de la nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria que será la encargada de la gestión del programa de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

Según Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana corresponde a la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, el ejercicio de las **funciones** atribuidas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el ordenamiento jurídico vigente en relación con la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, y en concreto, las siguientes:

a) La elaboración de la propuesta del anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la licitación, contratación, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

b) La propuesta y elaboración de los proyectos de disposiciones normativas de carácter general relativos a la Red Ferroviaria de Interés General del Estado y en general, de aquellos relativos a las competencias de la Secretaría General en materia ferroviaria, así como la propuesta de trasposición de las normas europeas relativas a las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio, que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, y a la actividad y la financiación de los administradores de infraestructura.

c) La propuesta de la normativa técnica en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad operacional, interoperabilidad y mercancías peligrosas de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

d) El ejercicio de las funciones de Autoridad Ferroviaria asignadas a esta figura en las Instrucciones Ferroviarias u otras normas técnicas.

e) La elaboración y propuesta de los planes de Implementación derivados de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aprobadas por la Unión europea, así como de otros planes en relación con la red ferroviaria derivados de la normativa de la Unión Europea, sin perjuicio de las competencias en materia de Interoperabilidad de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

f) La planificación de la Red Ferroviaria de Interés General, bajo los principios establecidos por los planes estratégicos del Departamento y la elaboración, seguimiento, supervisión y control de la de los correspondientes planes ferroviarios y en particular, de la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, prevista en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

g) La elaboración, tramitación, seguimiento y control de estudios de viabilidad e informativos y la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, en el ámbito de las infraestructuras e instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado.

h) La planificación de las terminales ferroviarias e instalaciones de servicio, cuya titularidad sea de los administradores de infraestructuras ferroviarias, así como la elaboración y tramitación de los estudios informativos, en su caso, precisos para su desarrollo, en el marco de la planificación estratégica establecida por los órganos competentes del Departamento.

i) La realización de estudios de carácter prospectivo, económico-financiero y territorial, en materia de infraestructuras ferroviarias.

j) La propuesta, seguimiento y coordinación de las actividades que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deba realizar en relación con el tramo ferroviario internacional Figueres-Perpignan.

k) El impulso de nuevas tecnologías en el ámbito de la Red ferroviaria de Interés general, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

l) La propuesta y tramitación del Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, previsto en el artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y sus actualizaciones, así como la propuesta y

tramitación de la inclusión o exclusión en la Red Ferroviaria de Interés General de líneas según lo previsto en el citado artículo 4, o la clausura de éstas, según lo previsto en el artículo 11 de la misma.

m) La tramitación y autorización de infraestructuras ferroviarias privadas y las actividades previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario para las infraestructuras ferroviarias en puertos y aeropuertos de interés general.

n) La propuesta y tramitación de los convenios con los administradores de infraestructuras previstos y la evaluación de los programas de actividad de los mismos en los términos previstos en el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ñ) La propuesta de desarrollo y actualización de los principios básicos de aplicación al sistema de cánones ferroviarios, incluidos los sistemas de incentivos y compensaciones previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, sin perjuicio de las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y de los Administradores Generales de Infraestructura.

o) La asistencia a la Secretaría de Estado, en la evaluación de la eficacia en la gestión y el control técnico de la actividad de los administradores generales de infraestructura adscritos a la misma, en los términos previstos por el artículo 30 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

p) La representación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las redes ferroviarias y la participación en los órganos de coordinación y gestión de los corredores ferroviarios europeos, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en las materias de su competencia.

q) La preparación y seguimiento de protocolos, acuerdos y convenios sobre actuaciones concertadas con otras administraciones públicas o entidades, incluidos los de carácter internacional, en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés general del Estado, así como la coordinación y cooperación con otros órganos administrativos, entidades públicas e instituciones, y administraciones, nacionales e internacionales, en materia ferroviaria.

r) La formulación de la propuesta de servicios mínimos en caso de huelga del personal de los administradores generales de infraestructura.

s) Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.

t) La propuesta y tramitación de la Declaración de Utilidad Pública de las instalaciones de servicio a los efectos previstos en la legislación en materia de expropiación forzosa, y las actuaciones expropiatorias posteriores a esta declaración, así como la autorización de la ocupación de dominio público de las instalaciones de servicio.

Dependen de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con nivel orgánico de subdirección general:

a) La **Subdirección General de Planificación Ferroviaria**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados d), e), f), g), h), j) y k), así como las recogidas en los apartados i), p) y q), relativas a las actividades de planificación.

b) La **Subdirección General de Evaluación y Normativa Ferroviaria**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados b), c), l), m), n), ñ), o) y r), así como las recogidas en los apartados i), p) y q), relativas a las actividades de evaluación y normativa.

Asimismo, depende de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo, la **División de Expropiaciones Ferroviarias**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados s) y t)

De esta manera, las funciones que quedan integradas en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, son fundamentalmente las correspondientes a la planificación de infraestructuras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y de los correspondientes planes ferroviarios; la elaboración, seguimiento y control de estudios informativos, anteproyectos y, excepcionalmente, proyectos ferroviarios, la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, la tramitación de los proyectos de disposiciones de carácter general relativos a las infraestructuras ferroviarias y las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.

Por otra parte, con anterioridad, mediante el Real Decreto–Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, pasaron a ser titularidad de ADIF las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General cuya administración tenía encomendada. Posteriormente, por el Real Decreto–Ley 15/2013, de 27 de diciembre, se creó ADIF-Alta Velocidad mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad correspondientes a ADIF. Por último, el

modelo acabó de definirse con la encomienda a los administradores de infraestructuras de la construcción de las obras y de la redacción de los proyectos que habían sido iniciados por la antigua Dirección General de Ferrocarriles.

Por lo anterior, la construcción de las nuevas infraestructuras resulta competencia de los administradores de infraestructura, sin perjuicio de que para la financiación de dichos bienes estas entidades públicas puedan recibir transferencias de los Presupuestos Generales del Estado, así como de otras Administraciones Públicas.

También mantiene su actividad inversora en el sector la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (en adelante SEITTSA), que tiene por objeto el proyecto, construcción, conservación, explotación y promoción de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal, por cuenta de la Administración General del Estado.

Asimismo, RENFE–Operadora se encarga de la realización de las inversiones tanto del material móvil necesario para el desarrollo de su actividad, como de aquellos elementos de la infraestructura que emplea en el mismo, ya sea en instalaciones fijas de mantenimiento de vehículos como en estaciones de viajeros. Cabe destacar, que en el marco del Plan de Estaciones iniciando en el año 2014, RENFE tiene previstas inversiones en este tipo de infraestructuras.

En resumen, los actores que participan actualmente en el desarrollo de las inversiones de infraestructura ferroviaria son la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante SETMA o Secretaría de Estado), la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria (en adelante DGPERF), ADIF, ADIF Alta–Velocidad, SEITTSA y RENFE–Operadora, cada uno en sus correspondientes ámbitos de competencia.

Las actuaciones que realiza la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria en materia ferroviaria se reflejan en el Anexo de Inversiones del Programa 453A, y las que realizan ADIF, ADIF–Alta Velocidad, SEITTSA y RENFE–Operadora se reflejan en sus respectivos programas de actuación plurianual, siendo el objetivo común optimizar los recursos disponibles.

Este Programa fomenta los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos, sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida

de ecosistemas terrestres). Fomenta la construcción de infraestructuras ferroviarias debido a ser un modo de transporte menos contaminante y cada vez más eficiente desde el punto de vista energético. El fomento del transporte ferroviario contribuye al turismo sostenible y al fortalecimiento de la economía, así como a la conservación de las infraestructuras ferroviarias resilientes. Además, con el fin de evitar daños a ecosistemas y especies, así como evitar la degradación y pérdida de biodiversidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el diseño de las infraestructuras ferroviarias, realiza estudios de impacto ambiental y acomete medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

2. ACTIVIDADES

En el presente apartado se indican las inversiones ferroviarias que se ejecutarán durante el ejercicio 2021, identificando las inversiones que corresponden a alta velocidad, cercanías o red convencional.

2.1. Alta Velocidad

Durante 2021 se mantendrá el estudio de aquellos tramos aún sin una definición final, y ello con el fin de extender sucesivamente los beneficios de una red de estas prestaciones a una mayor proporción de la población.

Las actuaciones previstas para el año 2021, son las siguientes:

- **Corredor Norte y Noroeste**
  - **Madrid – País Vasco: Valladolid – Venta de Baños – Burgos – Vitoria – "Y" Vasca**

    El presupuesto de la DGPERF prevé continuar con la tramitación del estudio informativo de la conexión entre Burgos y Vitoria, así como actuaciones relativas al acceso de la línea de alta velocidad tanto a esta última ciudad como a Bilbao.
  - **Eje Atlántico**

    Por otra parte, la DGPERF continuará durante 2021 los estudios del baipás de Betanzos con el objetivo de reducir los tiempos de viaje entre A Coruña y Ferrol e iniciará un nuevo estudio relativo a la conexión Vigo – Frontera Portuguesa.
  - **Línea de alta velocidad Ourense – Lugo**

    Está previsto continuar con los estudios de las actuaciones que permitirán el traslado de los beneficios de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en las conexiones con Lugo.

- **Red arterial ferroviaria de Bilbao**

  Se ha previsto que en 2021 se desarrollarán diversas actuaciones relativas a la red arterial ferroviaria de Bilbao, concretamente en relación con los estudios del tramo de acceso y nueva estación de Bilbao.

- **Línea de alta velocidad de acceso a Cantabria.**

  Durante el ejercicio se continuará con la tramitación del estudio informativo del tramo Aguilar-Reinosa.

- **Corredor Mediterráneo**

  En el ejercicio la DGPERF desarrollará los estudios informativos tanto del túnel pasante de Valencia como del tramo de Alta Velocidad entre Valencia y Castellón, así como los estudios sobre los itinerarios de mercancías en el Área de Tarragona

- **Corredor de Andalucía**

  - **Corredor de la Costa del Sol:**

    Está previsto que la DGPERF continúe con los estudios relativos a esta conexión ferroviaria.

  - **Línea de Alta Velocidad Sevilla – Huelva.**

    La DGPERF proseguirá con la tramitación del estudio informativo de la nueva línea de Alta Velocidad.

  - **Integración del ferrocarril en Granada.**

    La DGPERF continuará con la redacción de este estudio informativo.

- **Corredor de Extremadura.**

  La DGPERF va a continuar durante 2021 con la tramitación del nuevo estudio informativo del tramo entre Madrid y Oropesa que tiene como núcleo central el acceso de la alta velocidad a la ciudad de Talavera.

- **Corredor Mediterráneo – Cantábrico.**

  Durante 2021, por una parte, se continuará con la redacción de los estudios entre Castejón y Logroño.

  Por otra parte, está previsto que continúe la redacción de los estudios en los tramos Sagunto-Teruel y Zaragoza-Castejón y Logroño, así como la integración del

ferrocarril en Pamplona. Asimismo, se proseguirá con la tramitación del estudio informativo del tramo Zaragoza-Teruel.

2.2. Cercanías

Actualmente la red de cercanías tiene una extensión de algo más de 2.000 km, lo que supone el 13,4 % del total de la red, y soporta un tráfico superior a 56 millones de kilómetros recorridos, que supone el 39 % del tráfico de viajeros expresado por distancia recorrida o el 30,3 % considerando también la distancia recorrida por los tráficos de mercancías. Estos datos demuestran que esta red es esencial en el sistema de transporte ferroviario.

En desarrollo de este Plan en los PGE 2021 destacan las siguientes actuaciones en las redes de cercanías:

- **Cercanías de Cataluña:** Se continuará con los estudios de planificación de diversas actuaciones en la red que forma este núcleo.
- **Madrid:** Por parte de la DGPERF, en 2021 se continuará la redacción de los estudios necesarios para la conexión de la red ferroviaria con el aeropuerto de Madrid Adolfo Suárez, la creación de diversas nuevas estaciones en el núcleo y la creación de nuevos itinerarios.
- **Alicante:** El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará directamente la continuación de la redacción del estudio informativo de la conexión de cercanías entre la ciudad de Alicante y el aeropuerto de Alicante.
- **Tren de la Costa:** En 2021, con cargo al presupuesto de la DGPERF, se continuará con la tramitación del estudio informativo del tramo Gandía – Oliva – Denia.

2.3. Mejora de la Red Ferroviaria Convencional

La longitud de la red convencional, de aproximadamente 13.000 km, frente a los aproximadamente 2.500 km de la red de alta velocidad, es una muestra elocuente de la amplia capacidad de esta red para permitir la movilidad de la población, así como de su potencial como soporte para el transporte de mercancías.

No obstante, la existencia de una red amplia no es suficiente para considerar conseguido el objetivo de disponer de una oferta adecuada a los fines sociales perseguidos por la Administración. Para mantener las características técnicas dentro de los estándares exigidos por un transporte cada vez más globalizado, con la incorporación creciente de nuevas empresas, la red debe ser objeto de continuas actuaciones de mantenimiento y mejora que le permitan adaptarse a las necesidades del entorno económico cambiante en

el que está inmersa, y de esta manera resultar competitiva frente a otros modos de transporte, facilitando el desarrollo de nuevas oportunidades de tráfico y favoreciendo con ello la actividad económica.

Considerando dentro de la red convencional a la red de ancho métrico, las principales inversiones previstas en esta red para el ejercicio 2021 son las que se muestran a continuación.

- **Mejora de líneas**

  Por parte de la DGPERF también se contempla la continuación de los estudios para la Variante de Betanzos.

  También se continuarán los estudios de la integración del ferrocarril en Gijón, la variante de Ordizia-Beasain en la línea Madrid-Hendaya, la variante de Zorrotza en la red de ancho métrico; continuará la redacción y tramitación de los estudios de integración del ferrocarril en Alcantarilla, Avilés y Torrelavega. Asimismo, proseguirá la tramitación del estudio informativo del nuevo baipás de mercancías de ancho métrico en Santander.

- **Reapertura del túnel de Canfranc**

  Continuarán los estudios que se están realizando con las administraciones de Francia, Nueva Aquitania y Aragón para promover esta actuación.

2.4 Transferencias

En el Concepto 443 “ADIF para administración de red” se ha previsto una dotación de 120.000 miles de euros.

En el Concepto 444 “ADIF Alta Velocidad para administración de red” se ha previsto una dotación de 50.000 miles de euros

En el Concepto 746, “ADIF para inversiones red convencional” se ha previsto una dotación global de 37.000 miles de euros.

También, se incluyen en el Capítulo 7 del Presupuesto del programa 453A dotaciones por un importe de 80.080 miles de euros para la financiación de convenios en materia de ferrocarriles: 10.000 miles de euros con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y 5.000 miles de euros con cada uno de los Cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria. Asimismo 58.080 miles de euros a la Comunidad Autónoma de Euskadi, por aplicación de la D.A.4ª de la Ley 12/2002, de 23 de mayo y disposiciones concordantes. Está previsto también una transferencia de 2.000 miles de euros en virtud del acuerdo

suscrito entre la empresa Villadangos Intermodal, S.L, la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Industria para la realización del ramal ferroviario de Villadangos.

2.5 Activos Financieros

En el Capítulo 8 de este programa figuran aportaciones patrimoniales a los administradores de infraestructuras ferroviarias (ADIF y ADIF Alta Velocidad)

El objeto de estas aportaciones es dotar a dichas entidades de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones en las redes ferroviarias o líneas cuya construcción y administración tienen encomendadas.

2.6 Impacto por razón de género

Este programa no supone discriminación alguna por razón de género, no incidiendo en lo dispuesto al respecto en el artículo 14 de la Constitución Española, por lo que, de conformidad con los artículos 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, su impacto de género es nulo.

2.7 Impacto en la infancia y la adolescencia

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 quinquies (añadido por el artículo 1.21, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia) de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que se establece que “las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”, se constata que el presente programa tiene un impacto nulo en este ámbito.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El Programa se gestiona por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453B. Creación de infraestructura de carreteras

PROGRAMA 453B

CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La Red de Carreteras del Estado, considerada como principal soporte para la distribución espacial de las actividades humanas, es fundamental para el desarrollo económico, contribuyendo al mismo tiempo a paliar los desequilibrios territoriales del País.

En este contexto, el Programa de Creación de Infraestructura de Carreteras tiene como finalidad esencial la ejecución de las obras necesarias para incrementar la oferta viaria al ritmo que lo exija la demanda de tráfico.

Este Programa contribuye eficazmente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en concreto, (ODS), en concreto: ODS3 (Salud y bienestar), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

Además, por un lado, se fomenta la construcción de carreteras, destinadas a mejorar la seguridad vial y a reducir el número de accidentes de tráfico. Por otro lado, la construcción de infraestructuras viarias, contribuye al crecimiento económico. Adicionalmente, con el fin de evitar daños a ecosistemas y especies, así como evitar la degradación y pérdida de biodiversidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el diseño de las infraestructuras viarias, realiza estudios de impacto ambiental y acomete medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

2. ACTIVIDADES

El objetivo principal del sistema de transportes impulsado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es mejorar la calidad de vida de las personas, incrementar la cohesión social y apuntar hacia la economía productiva, con el efecto multiplicador que produce en el PIB cada euro que se invierte.

Para el diseño de las actuaciones específicas, la Dirección General de Carreteras establece como directrices la reducción de los índices de peligrosidad y mortalidad, eliminación de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), definir una red básica de carreteras convencionales, complementaria de la de gran capacidad, con unas condiciones de calidad de servicio adecuadas, impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el

transporte de viajeros y mercancías: mejora de accesos a puertos y aeropuertos, dotación de plataformas reservadas para el transporte público y acondicionamiento de paradas de autobús en la Red de Carreteras del Estado.

Nuestro mapa de carreteras se ha ido extendiendo por todo el territorio nacional hasta transformarse en una red mallada de alta calidad que hoy cuenta con una longitud total de carreteras y vías públicas superior a los 640.000 km. En concreto, la Red de Carreteras del Estado cuenta con 2.380 km de autopistas de peaje, 9.167 km de autovías o autopistas libres, 488 km de dobles calzadas y 14.432 km de carretera de calzada única, en total 26.467 km de red.

La carretera es el principal modo de transporte interior de personas, con el 88% del reparto modal y representa el 94% del transporte de mercancías. Además, más de 50.000 empleos están vinculados a las tareas de construcción y conservación de la red de carreteras.

En el caso de la Red de Carreteras del Estado, ésta absorbe un 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico pesado, siendo, por tanto, la principal red en el territorio nacional en cuanto a tráfico.

La existencia de este programa permite, por tanto, impulsar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte terrestre mejorando la intermodalidad, la conectividad y la cohesión social.

Las grandes líneas de actuación del programa son:

- El cierre de los itinerarios de alta capacidad iniciados, con el objetivo de completar el mallado de la red.
- El diseño de una nueva planificación más acorde con la realidad y necesidades actuales.

Las áreas básicas de actuación serán:

- Red de Gran Capacidad.
- Red de Carreteras Convencionales (1 calzada). Variantes de población.
- Actuaciones en entorno urbano.
- Acceso a puertos.
- Acceso a aeropuertos.

2.1. Red de Gran Capacidad

En la Red de Gran Capacidad, se va a incrementar la accesibilidad y la cohesión territorial mediante el cierre de los itinerarios de alta capacidad ya comenzados y el desarrollo de los nuevos corredores. Asimismo, se incrementará la capacidad y la calidad que ofrece la Red de autovías y autopistas existentes, mediante el aumento del número de carriles.

2.2. Red de Carreteras Convencionales

La Red de Carreteras del Estado no se encuentra integrada sólo por las autovías y autopistas, puesto que más del 54% de la Red, algo menos de 14.500 km, son carreteras convencionales.

De hecho, existen carreteras convencionales en las que no se requiere la conversión en autovía por su escaso tráfico o porque incluso resulta inviable por criterios medioambientales. Sin embargo, sí que es imprescindible realizar actuaciones de acondicionamiento y mejora de la seguridad vial.

También se contempla la construcción de variantes de población que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos en aquellas poblaciones que soportan travesías congestionadas y aseguren además a los usuarios una circulación segura y fluida. La Dirección General de Carreteras actuará preferentemente sobre:

- Las que presentan mayores índices de accidentalidad.
- Las que soportan más tráfico.

2.3. Entorno Urbano

La tercera gran área de actuación la constituyen los entornos urbanos. Sigue siendo necesario planificar y ejecutar circunvalaciones en las grandes aglomeraciones urbanas de nuestro país, para independizar los movimientos de largo recorrido de los desplazamientos propios de las áreas metropolitanas.

También sigue siendo necesario potenciar las conexiones con los puertos y aeropuertos, piezas clave para la industria y el turismo, motores de la economía de nuestro país. Así, se dotará de mayor capacidad a los accesos existentes o se construirán nuevos accesos que faciliten la conexión directa con la red de gran capacidad.

Por último, hay que resaltar que se seguirá trabajando, de manera coordinada con el resto de modos de transporte, para promover el transporte público y descongestionar los

accesos a las grandes ciudades en coordinación con las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos implicados.

2.4. Plan de Eficiencia

En los últimos años se ha producido un desarrollo sin precedentes en las redes de infraestructuras de transporte en España que ha ido acompañado en algunos casos de un aumento de los costes medios de los proyectos. Se han incorporado condicionantes ambientales y mejoras técnicas en los proyectos para hacer unas infraestructuras mejores y más avanzadas. El coste tiene que ser considerado como un criterio básico a la hora de planificar.

Se han estudiado todos los procesos de la obra pública para conseguir que cada kilómetro de autovía se haga con menos recursos sin repercutir ni en su funcionalidad, ni en su seguridad.

Estas medidas incluirán:

- Un análisis de las previsiones de demanda y explotación de instalaciones viarias, con el fin de valorar su viabilidad económica y la conveniencia de ejecutarlas por fases, para acomodar así la inversión a las necesidades reales de la demanda.
- Establecimiento de ratios del coste de construcción, en función del tipo de infraestructura y de las características del terreno.
- Disposiciones específicas para túneles y viaductos, con el fin de elegir las soluciones de coste mínimo compatibles con la Declaración de Impacto Ambiental, con la orografía y con las condiciones del terreno.
- Un estudio técnico-económico que incluya las necesidades de mantenimiento.

2.5. Plan de Igualdad

El problema fundamental para estudiar el potencial impacto de género de estas inversiones estriba en la falta de datos desagregados por sexo. No existe en ningún organismo estadísticas sobre el distinto uso de las carreteras de ningún tipo, por hombres y mujeres, dado que los sistemas de conteo de vehículos, las llamadas estaciones de aforo, sólo miden el paso de vehículos por una banda de Intensidad media de tráfico diario (IMD), y en base a esos datos, que no tienen en cuenta si conduce un hombre o una mujer, se toman las decisiones.

Debemos considerar dos factores que pueden incidir en la igualdad entre hombres y mujeres: por un lado, con carácter general, son las mujeres las que sociológicamente se

ocupan, en las zonas rurales, de llevar a los hijos y a las personas dependientes, a médicos, colegios, centros asistenciales, etc., por lo que será este colectivo quien más sufra la escasez de carreteras o sus malas condiciones y, por tanto, quien más necesitado esté de este tipo de inversiones. Por otro lado, la mejora de las carreteras va a redundar en la disminución del tiempo a utilizar en este tipo de desplazamientos, hecho que contribuirá a que los hombres se involucren en mayor medida en la realización de este tipo de labores.

Aunque no existe la posibilidad de cuantificar resultados, las actuaciones financiadas con este programa presupuestario ayudarán a la vertebración de los territorios y a la movilidad de la población tanto femenina como masculina, lo que redundará en la mejora de sus condiciones laborales y personales de ambos sexos.

Asimismo, debe señalarse que en la contratación realizada por la Dirección General de Carreteras de las empresas adjudicatarias, se cumple estrictamente lo que establece la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en materia de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular los artículos 71 y 145. De este modo, se establecen como criterios cualitativos para evaluar la mejor relación calidad-precio en las adjudicaciones de contratos aspectos sociales, vinculados al objeto del contrato, en concreto, que se fomente la integración social de personas con discapacidad, personas desfavorecidas o miembros de grupos vulnerables entre las personas asignadas a la ejecución del contrato y, en general, la inserción sociolaboral de personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social, así como la subcontratación con Centros Especiales de Empleo o Empresas de Inserción y los planes de igualdad de género que se apliquen en la ejecución del contrato y, en general, la igualdad entre mujeres y hombres, así como el fomento de la contratación femenina, la conciliación de la vida laboral, personal y familiar.

2.6. Actuaciones en la red de carreteras del estado a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)

Algunas de las actuaciones anteriormente mencionadas se realizan a través de SEITTSA, mediante un convenio de colaboración a través del cual el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana encomienda a la Sociedad Estatal la ejecución de determinadas obras, cuya gestión y dirección en la ejecución se realiza por la Dirección General de Carreteras.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El Programa se gestiona por la Dirección General de Carreteras a través de sus servicios centrales y periféricos (Demarcaciones de Carreteras del Estado), cuyo ámbito territorial coincide con el de las distintas Comunidades Autónomas, salvo en Castilla-León y Andalucía, comunidades en las que existen dos Demarcaciones, debido a su elevada extensión territorial.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453C. Conservación y explotación de carreteras

PROGRAMA 453C

CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El notable incremento de la Red de Carreteras del Estado en los últimos años y los nuevos tramos que se pondrán en servicio en los próximos hacen que una de las prioridades de actuación sea la conservación y explotación de las carreteras estatales.

Este programa, que resulta un elemento fundamental para mejorar la eficiencia y competitividad del transporte por carretera, optimizando la utilización de los recursos existentes, incluye aquellas actuaciones destinadas a que las carreteras puedan cumplir con su funcionalidad, permitiendo el tráfico en las condiciones de seguridad vial, calidad y nivel de servicio adecuado, así como preservar el patrimonio viario de la pérdida de valor derivada de su uso y obsolescencia.

Todas las actuaciones tendentes a restituir en lo posible la situación inicial pueden ser consideradas como parte de la conservación de carreteras. Con un criterio más amplio también pueden incluirse las actuaciones dirigidas a homogeneizar la calidad de la Red, las que tienen como objetivo una adecuación a nuevos criterios de diseño, las de adaptación del firme a nuevas solicitaciones del tráfico, o las que se refieren a la corrección de insuficiencias de origen en la carretera.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres). Se fomenta la conservación de carreteras, destinadas a mejorar la seguridad vial y a reducir el número de accidentes de tráfico.

2. ACTIVIDADES

El objetivo principal del sistema de transportes impulsado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es mejorar la calidad de vida de las personas, incrementar la cohesión social y apuntar hacia la economía productiva, con el efecto multiplicador que produce en el PIB cada euro que se invierte.

Las actuaciones de la Dirección General de Carreteras en este programa estarán encaminadas al cumplimiento de los siguientes objetivos específicos: reducción de los índices de peligrosidad y mortalidad, eliminación de Tramos de Concentración de

Accidentes (TCA), mejora de las condiciones de seguridad y vialidad de la Red mediante la mejora de los firmes, de la señalización y de los sistemas de contención.

Nuestro mapa de carreteras se ha ido extendiendo por todo el territorio nacional hasta transformarse en una red mallada de alta calidad que hoy cuenta con una longitud total de carreteras y vías públicas superior a los 640.000 km. En concreto, la Red de Carreteras del Estado cuenta con 2.380 km de autopistas de peaje, 9.167 km de autovías o autopistas libres, 488 km de dobles calzadas y 14.432 km de carretera de calzada única, en total 26.467 km de red.

La carretera es el principal modo de transporte interior de personas, con el 88% del reparto modal y representa el 94% del transporte de mercancías. Además, más de 50.000 empleos están vinculados a las tareas de construcción y conservación de la Red de Carreteras.

En el caso de la Red de Carreteras del Estado, ésta absorbe un 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico pesado, siendo, por tanto, la principal red en el territorio nacional en cuanto a tráfico.

La existencia de este programa permite, por tanto, mantener estas infraestructuras de transporte terrestre en unas condiciones adecuadas para el uso por los ciudadanos, mejorando la intermodalidad, la conectividad, la cohesión social y la seguridad en la circulación.

En consecuencia, con lo anterior, los objetivos que se establecen para el Programa de Conservación y Explotación de Carreteras son:

- Proporcionar a los usuarios un nivel de servicio adecuado, de forma que la circulación se desarrolle en condiciones de seguridad, comodidad y fluidez.
- Ofrecer los mejores estándares de calidad posibles en las carreteras en servicio, para colaborar en la reducción de la accidentalidad en carreteras.
- Conseguir una homogeneidad de parámetros en la red de itinerarios de alta capacidad adaptando a la normativa vigente aquellos tramos que se diseñaron con criterios de otras épocas.
- Conservar con los recursos disponibles el patrimonio viario, manteniendo los elementos de la carretera en las mejores condiciones posibles de funcionalidad.
- Establecer un sistema de gestión de la información que permita conocer en todo momento el estado de los diferentes elementos de la carretera.

- Mejorar los sistemas de gestión del uso y defensa de las carreteras del Estado y del dominio público viario, para poder preservarlos mejor de las incidencias externas.
- Modernizar y mejorar la eficiencia de la gestión con el objeto de optimizar los recursos disponibles.
- Llevar a cabo todas las actuaciones que se precisen para conseguir los objetivos anteriores al menor coste global posible, considerando tanto la accidentalidad como el medio ambiente.

Para la consecución de estos objetivos se deben realizar una serie de actividades que se recogen en programas y subprogramas, así como implantar unos sistemas de gestión que permitan tener acceso en todo momento a la información actualizada sobre el estado de la red, y ordenar y priorizar las actuaciones más necesarias teniendo en cuenta los recursos disponibles.

2.1. Obras de conservación y seguridad vial

Un objetivo fundamental a conseguir de este programa es la mejora de la conservación, el mantenimiento del patrimonio y la seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado.

En este sentido, los objetivos generales son:

- Conservar con los recursos disponibles el patrimonio viario.
- Proporcionar a los usuarios un buen servicio de uso de la infraestructura, que sea seguro, fiable y eficaz.
- Realizar las actividades anteriores al menor coste global posible; tratando de disminuir al máximo no sólo los costes económicos sino también, y muy especialmente, los costes de accidentalidad y medio ambientales.
- Modernizar la gestión como medio indispensable para optimizar el cumplimiento de los anteriores objetivos.

2.2. Contratos de conservación y explotación: mantenimiento y vialidad

El objetivo de estos contratos es el mantenimiento de la vialidad en condiciones adecuadas y la conservación ordinaria de los tramos a contratar.

Asimismo, se prosigue con la optimización del modelo para la conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, fundamentalmente mediante economías

de escala que se obtienen reduciendo el número de sectores geográficos en los que está dividida la Red de Carreteras.

En estas actuaciones se incluyen además las obras necesarias en los Centros de Operaciones e instalaciones para Vialidad Invernal para garantizar el servicio.

Adicionalmente, se estudiarán medidas de optimización de la campaña de vialidad invernal, relacionadas con los Aparcamientos de Emergencia y distribución y capacidad de silos, y la utilización de herramientas informáticas que permitan gestionar mejor la información meteorológica.

Se continuará con las actuaciones de repintado de marcas viales y reposición de señalización vertical, con el objetivo de que dispongan de un nivel adecuado de retrorreflactancia.

Por último, serán prioritarias las actuaciones que, debido a condiciones climatológicas extraordinarias, u otros motivos sobrevenidos, sea necesario acometer por emergencia para el mantenimiento de la vialidad.

2.3. Acondicionamiento de autovías de primera generación

Las actuaciones denominadas autovías de primera generación, consisten en la adecuación a los parámetros de diseño actuales de las autovías que se construyeron en los años 80. De todas ellas se han contratado, a través de concesión por un período de 19 años, 1.000 km, consistiendo las actuaciones realizadas fundamentalmente en duplicaciones de calzada, si bien también se han ejecutado actuaciones de reforma y adecuación, así como la conservación durante todo el período de la concesión.

La inversión total en este concepto asciende a 4.557 millones de euros, estando prevista una inversión de aproximadamente 406 millones de euros en 2021. No podemos olvidar que estas autovías son las que mayor tráfico soportan de la Red de Carreteras del Estado, por lo que se continuará con las operaciones de conservación ordinaria y mantenimiento de la vialidad en los 10 tramos contratados, incentivando mediante la aplicación de indicadores, actuaciones de conservación extraordinaria y de medidas que contribuyan a la mejora de la seguridad vial.

2.4. Liberación de las autopistas de peaje

Tras la asunción del compromiso de liberalizar las autopistas de peaje que vayan venciendo, la gestión de la conservación y explotación de estas vías se ha asumido a través de este programa.

En este sentido, se ha previsto dotación presupuestaria que permita asumir la gestión de la AP-1 entre Burgos y el límite provincial con Álava, concesión finalizada en 2018, a través de un contrato de conservación y explotación.

Asimismo, también se han recogido partidas presupuestarias para los contratos de conservación y explotación que son necesarios para gestionar la AP-4 entre Sevilla y Cádiz y la AP-7 entre Tarragona y Alicante, cuya concesión finalizó con la entrada del 2020.

Además, se ha previsto la finalización en verano de 2021 de las concesiones de la AP-2 Zaragoza-El Vendrell y AP-7 Tarragona-Frontera francesa, recogiéndose partidas para los seis contratos de conservación y explotación que es necesario licitar.

2.5. Actuaciones en la Red de Carreteras del Estado a través de la sociedad estatal de infraestructuras terrestres (SEITTSA)

Además de las actuaciones anteriormente mencionadas se van a realizar otras a través de SEITTSA, mediante el convenio de colaboración que se ha firmado con esta sociedad.

2.6. Plan de Igualdad

El problema fundamental para estudiar el potencial impacto de género de estas inversiones estriba en la falta de datos desagregados por sexo. No existe en ningún organismo estadísticas sobre el distinto uso de las carreteras de ningún tipo, por hombres y mujeres, dado que los sistemas de conteo de vehículos, las llamadas estaciones de aforo, sólo miden el paso de vehículos por una banda de Intensidad media de tráfico diario (IMD), y en base a esos datos, que no tienen en cuenta si conduce un hombre o una mujer, se toman las decisiones.

Debemos considerar dos factores que pueden incidir en la igualdad entre hombres y mujeres: por un lado, con carácter general, son las mujeres las que sociológicamente se ocupan, en las zonas rurales, de llevar a los hijos y a las personas dependientes, a médicos, colegios, centros asistenciales, etc., por lo que será este colectivo quien más sufra la escasez de carreteras o sus malas condiciones y, por tanto, quien más necesitado esté de este tipo de inversiones. Por otro lado, la mejora de las carreteras va a redundar en la disminución del tiempo a utilizar en este tipo de desplazamientos, hecho que contribuirá a que los hombres se involucren en mayor medida en la realización de este tipo de labores.

Aunque no existe la posibilidad de cuantificar resultados, las actuaciones financiadas con este programa presupuestario ayudarán a la vertebración de los territorios

y a la movilidad de la población tanto femenina como masculina, lo que redundará en la mejora de las condiciones laborales y personales de ambos sexos.

Asimismo, debe señalarse que en la contratación realizada por la Dirección General de Carreteras de las empresas adjudicatarias, se cumple estrictamente lo que establece la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en materia de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular los artículos 71 y 145. De este modo, se establecen como criterios cualitativos para evaluar la mejor relación calidad-precio en las adjudicaciones de contratos aspectos sociales, vinculados al objeto del contrato, en concreto, que se fomente la integración social de personas con discapacidad, personas desfavorecidas o miembros de grupos vulnerables entre las personas asignadas a la ejecución del contrato y, en general, la inserción socio-laboral de personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social, así como la subcontratación con Centros Especiales de Empleo o Empresas de Inserción y los planes de igualdad de género que se apliquen en la ejecución del contrato y, en general, la igualdad entre mujeres y hombres, así como el fomento de la contratación femenina, la conciliación de la vida laboral, personal y familiar.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El Programa se gestiona por la Dirección General de Carreteras a través de sus servicios centrales y periféricos (Demarcaciones de Carreteras del Estado), cuyo ámbito territorial coincide con el de las distintas Comunidades Autónomas, salvo en Castilla-León y Andalucía, comunidades en las que existen dos Demarcaciones, debido a su elevada extensión territorial.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453M. Ordenación e inspección del transporte terrestre

PROGRAMA 453M

ORDENACIÓN E INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, establece las siguientes funciones para la Dirección General de Transporte Terrestre:

a) La ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.

b) La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de transposición de las directivas comunitarias sobre competencias de la Dirección General en coordinación con otros organismos y entidades del Departamento.

c) La secretaría del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

d) La coordinación de las Juntas Arbitrales del Transporte y la resolución de conflictos competenciales entre ellas.

e) La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.

f) La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte por carretera y ferrocarril.

g) El otorgamiento de autorizaciones y títulos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.

h) La gestión y tramitación presupuestaria y de los gastos, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

i) La organización técnica de los registros generales y bases de datos de los servicios de transporte por ferrocarril y carretera, y de las herramientas de apoyo a los procesos de

gestión e inspección desempeñados por las comunidades autónomas en ejercicio de las competencias delegadas por el Estado.

j) El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en los servicios de transporte ferroviario y por carretera relacionados con los sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Carreteras y otros organismos y entidades del Departamento.

k) El impulso de medidas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios de transporte terrestre, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos.

l) La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como, en su caso, la determinación de las correspondientes compensaciones, y la tramitación, adjudicación y en su caso, modificación, de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.

m) La elaboración de estudios para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y la elaboración de planes de actuación administrativa sobre dichas materias, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal.

n) El otorgamiento de ayudas para la mejora de los transportes ferroviarios y por carretera.

ñ) La gestión y tramitación de las subvenciones a comunidades autónomas, consorcios regionales de transportes y autoridades de transporte metropolitano, destinadas a la financiación del transporte regular de viajeros y a entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano, que se otorguen con cargo a créditos del Departamento.

o) La gestión y tramitación de las subvenciones al transporte ferroviario a familias numerosas, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta materia, así como la designación de instructor en los procedimientos sancionadores sobre la materia.

p) La gestión de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril o carretera, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

q) Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por empresas ferroviarias.

r) La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

s) La elaboración de los planes anuales de actuación general de los servicios de inspección, en colaboración, en su caso, con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

t) La incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores por incumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

u) La coordinación de la actividad inspectora y sancionadora en materia de transporte terrestre que ha sido delegada por el Estado en las comunidades autónomas y en las ciudades de Ceuta y Melilla.

v) La coordinación de la inspección con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte terrestre y, en particular, con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del transporte por carretera.

w) La defensa de los derechos de los viajeros en servicios de transporte por carretera y ferroviarios y el seguimiento de las reclamaciones relacionadas con las obligaciones de los operadores de transporte.

La gran mayoría de estas actuaciones se integran en el programa 453M "Ordenación e Inspección del Transporte Terrestre". El objetivo del programa es ordenar, controlar y potenciar el desarrollo equilibrado del transporte terrestre para satisfacer las necesidades de los ciudadanos con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.

A tal fin, este Centro Directivo desarrolla un conjunto de actuaciones referidas al transporte por ferrocarril y por carretera, que constituyen el núcleo principal de su actividad. Estas actuaciones giran en torno a las siguientes tareas: ordenación normativa, gestión administrativa del transporte terrestre, ayudas económicas al sector del transporte por carretera y por ferrocarril, y el control e inspección de las actividades del transporte y de las auxiliares relacionadas con el mismo.

Dichas actividades se canalizan en estrecha colaboración con las Comunidades Autónomas y con las Organizaciones Internacionales de las que España forma parte, fundamentalmente la Unión Europea y el Internacional Forum Transport (antigua CEMT).

Estas funciones se complementan con la presencia activa en los cauces institucionales de representación y participación del sector como son el Comité y Consejo Nacional de Transporte.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y ODS13 (Acción por el clima). Se fomenta el uso de tecnologías que mejoren la eficiencia energética de las instalaciones e infraestructuras viarias y ferroviarias. Se realizará la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada que plantea un cambio de paradigma de la movilidad, previendo una transición desde la política de inversión en infraestructuras a una política de inversión en movilidad.

2. ACTIVIDADES

Para el ejercicio 2021 la Dirección General va a llevar a cabo:

- La modificación de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. Se trata de clarificar las responsabilidades de las partes intervinientes en el transporte por la inexactitud de los datos.
- Terminará la tramitación de la Orden por la que se establece el procedimiento de bonificación de las tarifas de transporte ferroviario de viajeros a los miembros de familias numerosas y su posterior liquidación a las empresas ferroviarias.
- Con el objetivo de solucionar los problemas de morosidad en los pagos en el sector de transporte por carretera de mercancías, se está tramitando un anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte por carretera. La finalidad es sancionar administrativamente los retrasos en los plazos de pago superiores a sesenta días en los contratos de transporte de mercancías por carretera sujetos a la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
- Se está tramitando un proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor con la finalidad de determinar los datos que las empresas de arrendamiento con conductor deben comunicar electrónicamente al Registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, creado por esta Dirección General de

Transporte Terrestre. Esta norma vendría a sustituir al Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que ha sido declarado nulo por el Tribunal Supremo en la Sentencia 332/2020 de 6 de marzo.

- Continuará la tramitación del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. Se trata de mejorar la regulación de las reclamaciones de los usuarios.
- Resultado de lo dispuesto en la disposición adicional tercera del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, esta Dirección General de Transporte Terrestre va a continuar la tramitación de un anteproyecto de ley de modificación del régimen de infracciones y sanciones contenido en la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Asimismo, la Dirección General de Transporte Terrestre debe colaborar para la efectiva puesta en marcha del resto de medidas previstas en este Real Decreto-Ley, tales como la presentación del informe en el que, en particular, se detalle la evolución experimentada por la regulación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en los principales núcleos urbanos del país y sus efectos en la movilidad ciudadana; la creación y participación en un subgrupo de trabajo dependiente de la Comisión de Directores Generales de Transporte para, entre otros aspectos, compartir buenas prácticas regulatorias y experiencias exitosas en la búsqueda de soluciones que faciliten una convivencia ordenada entre ambas formas de movilidad y avanzar en la mejora de la experiencia del usuario en ambos sectores; y en último lugar, la tramitación, en su caso, de las solicitudes de indemnización complementaria previstas en el Real Decreto-Ley en cuestión.
- La Dirección General continua con la dirección del contrato relativo a la actualización de los bancos de preguntas para la obtención de los certificados de competencia profesional y de aptitud profesional, de duración de dos años (hasta noviembre de 2021). Una vez realizados los trabajos de actualización, corresponde a la Dirección General el examen de su contenido y la puesta en funcionamiento de los bancos actualizados y adaptados al nuevo diseño de exámenes de competencia

profesional previstos en la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Como consecuencia de la aprobación de los distintos Paquetes de Movilidad presentados por la Comisión Europea, se abordará la revisión de nuestra normativa interna.
- Desarrollo de la inspección y el control de la actividad de transporte por carretera. Se dedicará especial atención al cumplimiento de la normativa de tiempos de conducción y descanso.
- La promoción y potenciación del establecimiento de servicios intermodales de transporte de viajeros y mercancías, y del transporte de mercancías por ferrocarril.
- Dinamizar los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril, de acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF), impulsando la liberalización del sector y un especial impulso a la introducción de nuevas tecnologías en transporte terrestre.
- La planificación y la realización de los concursos para la renovación de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general de la Administración General del Estado.
- Mejorar los sistemas de gestión administrativa mediante la aplicación de las nuevas tecnologías informáticas y telemáticas, mantener los observatorios de mercado y social y la realización de estudios como medios de efectuar un conocimiento puntual del sector del transporte terrestre.
- Impulsar la coordinación institucional (CCAA) y profesional (Asociaciones), manteniendo la presencia activa en los foros internacionales del transporte terrestre tanto a nivel multilateral como bilateral.
- El Plan de Ayudas al sector del transporte por carretera seguirá en desarrollo, manteniendo las ayudas al abandono de la actividad y, a la formación de los transportistas.

Los objetivos del programa y las líneas de actuación serán las siguientes:

2.1. Regulación normativa del sector del transporte terrestre y mejora de la estructura del mercado y del funcionamiento de las empresas

Se trata de conseguir una mejora cualitativa de la eficiencia de las empresas, potenciando la igualación de las condiciones de competencia intermodal y la clarificación del marco jurídico-económico en el que las empresas han de actuar.

Las principales actividades que se van a realizar son:

- Continuar trabajando en la modificación de la normativa del sector ferroviario para adaptarla a la liberalización del transporte de viajeros.
- Elaboración y tramitación, en coordinación con las comunidades autónomas de las normas reguladoras del mercado interior del transporte terrestre.
- Aplicación de la normativa europea de transporte en materia de formación de los conductores profesionales.
- Realización de los estudios, debates y análisis que permitan conocer la situación del sector y disponer de los datos necesarios para fijar adecuadamente la política de transportes y la adopción de las medidas ordenadoras adecuadas.
- Continuar apoyando al Comité Nacional del Transporte y a las Asociaciones del sector.
- Participación en la actividad de ordenación del transporte terrestre que se lleva a cabo en un plano supranacional y especialmente dentro de la Unión Europea y del Foro Internacional del Transporte (ITF).
- Continuar la labor de coordinación y formación del personal de las Juntas Arbitrales de Transporte.

2.2. Inspección y control del transporte terrestre

La Inspección de Transporte Terrestre realizará todas las actuaciones necesarias tendentes a velar por el cumplimiento de la normativa vigente del transporte ferroviario y del transporte por carretera. Se controlará a todas las empresas que intervienen en el transporte, tanto las que realizan las propias actividades de transporte como las auxiliares y complementarias.

En el caso que de las inspecciones concretas realizadas se deduzca la comisión de infracciones sobre la normativa controlada, instruirá los correspondientes expedientes sancionadores, incoando y resolviendo los citados expedientes.

La inspección realizada se coordinará con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte por ferrocarril y carretera. Las actuaciones de inspección se regirán según se disponga en los planes de actuación general de los servicios de inspección, Planes de Inspección, que se elaborarán en colaboración, en su caso, con las Comunidades Autónomas.

Se ejercerá la coordinación de la actividad inspectora y sancionadora en materia de transporte terrestre que haya sido delegada por el Estado en las Comunidades Autónomas.

Asimismo, se ejercerá la correspondiente coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del transporte por carretera.

Se desarrollarán las actividades concretas siguientes:

a) Sector transporte por carretera:

a.1 Control de la legislación social y del tacógrafo digital.

Se continuará con la realización del control de la implantación y uso del sistema del tacógrafo digital, tanto del actual como del nuevo tacógrafo inteligente introducido por el Reglamento comunitario 165/2014, de 4 de febrero, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, desarrollado en el nuevo Anexo 1C.

Se migrará la aplicación de control de transportes en carretera para actualizar el sistema operativo para que pueda funcionar en dispositivos más modernos que utilizan los agentes de control de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Se integrará un módulo de geolocalización en la aplicación que permita identificar automáticamente el lugar del control quedando registrado en el mismo.

Se incluirán los datos de la tarjeta bancaria con la que se hace el pago asociada al control de transportes, lo que facilitará la gestión del mismo.

Se modificará la aplicación de transporte para permitir la interpretación y presentación de la información GNSS de las tarjetas de conductor relativa al posicionamiento del vehículo en el origen y fin de la jornada, así como cada tres horas de tiempo de conducción acumulado atendiendo a la normativa europea.

La aplicación de transporte recogerá adicionalmente toda la información relativa a las tarjetas que han estado insertadas en el tacógrafo del vehículo, y toda la información que pueda ser relevante para la realización más exhaustiva de los controles de transportes.

Se desarrollará en la aplicación de transportes, una funcionalidad que permita la conexión y activación del dispositivo DSRC para la detección temprana de usos indebidos o manipulaciones del tacógrafo inteligente.

Se adaptarán los servicios web y las BBDD para facilitar el acceso completo a otras policías (autonómicas, locales y otras) que realizan controles en carretera distintas de la ATGC.

a.2 Se requerirá a las empresas de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, los ficheros de los datos almacenados en la memoria de los tacógrafos digitales o las hojas de registro en el caso de tacógrafos analógicos, de los vehículos de las mismas. También se solicitarán los datos contenidos en las tarjetas del tacógrafo digital de los conductores que han conducido los vehículos.

El objetivo es el control de los tiempos de conducción y descanso con el objeto de cumplir los mínimos exigidos por la Directiva 2006/22/CE, de 15 de marzo.

Asimismo, se procederá al control de los tiempos de conducción y descanso de los conductores de la empresa y, en su caso, se instruirán los correspondientes procedimientos sancionadores.

a.3 Tramitación electrónica del procedimiento sancionador

Durante el próximo año se intensificarán los trabajos para integrar toda la actividad inspectora en la Administración Electrónica, consecuencia de lo dispuesto en la LOTT y en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se implantará la nueva aplicación de tramitación de expedientes sancionadores (NSGE) que incluirá la tramitación de los expedientes de la Subdirección General de Inspección de transporte terrestre y de los servicios de inspección de las Comunidades Autónomas, incluyendo como novedad la integración de la tramitación de los Boletines de denuncia que se efectúan en la carretera que tramitan las Comunidades Autónomas.

a.4 Control de los servicios ofertados por distintos medios

En los últimos años se ha visto como ha proliferado la oferta de estos servicios sin autorización por este último medio, por lo que se continuará con su control. La Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la LOTT, contempla como infracción grave, la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar en su contratación, tanto si se realiza de forma

individual a un único destinatario, incluyendo el que se haga pública para conocimiento general a través de cualquier medio.

a.5 Control de las empresas de mercancías

Se continuará con la coordinación actual de las actuaciones de inspección con las comunidades autónomas y con el Comité Nacional del Transporte, garantizando el cumplimiento de la misión encomendada a la Inspección del Transporte Terrestre. De esta forma, se garantizará el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre, tanto en transporte nacional como internacional.

Para ello, se actuará sobre la cadena completa de transporte: cargador, operador y transportista. El control se realizará por dos vías: inspección in situ a un importante número de empresas e inspección vía requerimientos electrónicos de información a otro importante número de ellas. Para verificar el cumplimiento regulatorio, se analizarán las facturaciones y documentación de los transportes con sus respectivos vehículos, comprobando: autorizaciones de transporte y realización de servicio público con autorizaciones de servicio privado, posibles excesos de peso, incumplimientos de los requisitos en la documentación de transporte y cuantos requisitos de la normativa específica de transporte sean obligatorios.

Dentro de estos controles se realizarán también a las empresas que transporten mercancías peligrosas.

Se inspeccionarán las empresas que no hayan efectuado la renovación de la autorización (visado) y continúan realizando su actividad. Debido a la situación económica, existen empresas que no realizan el trámite de la correspondiente renovación de la autorización de transporte (visado) ya que no cumplen los requisitos para seguir manteniéndola o bien porque tienen sanciones impagadas en el registro de infractores. Al continuar su actividad sin la renovación se está produciendo una situación de competencia desleal con aquellas que cumplen todos los requisitos.

Se controlará la proliferación del transporte realizado en territorio nacional por empresas establecidas en otros países para beneficiarse de costes laborales y fiscales inferiores y que en esos países no cuentan con actividad real. Estas empresas representan un “dumping social” provocando una competencia desleal con el resto de las empresas.

Dentro de estas inspecciones se controlará la utilización de conductores contratados en esos países por empresas establecidas en España. Es habitual que

un mismo grupo transportista disponga de empresas establecidas en otros países y realice también estas prácticas. Estas empresas deslocalizadas, que comúnmente se conocen como “empresas buzón” dan lugar a una competencia desleal en el sector.

a.6 Control de las empresas de viajeros:

Se inspeccionarán en los servicios regulares de transporte internacional las condiciones de la autorización, así como las restantes normas de seguridad y competencia de los servicios regulares del transporte internacional.

Se continuará con el control en el cumplimiento de las condiciones esenciales de prestación de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general.

Se continuará realizando el control del transporte colaborativo en vehículos de turismo: resulta prioritario la detección de aquellos servicios que distorsionan el mercado, al efectuarse sin cumplir la normativa que regula este sector, quebrando el principio de competencia en igualdad de condiciones.

a.7 Control del gestor de transporte

A partir de la publicación del Real Decreto 70/2019, por el por el que se modifica el Reglamento de la LOTT, se establece una obligación de control anual de los gestores de transporte de las empresas de transporte.

El punto 2, de la nueva redacción del artículo 43 del ROTT, establece la obligación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre de controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111.

Durante 2021 se seguirá con el control de las empresas obligadas a visar durante 2020, que fueron las empresas de viajeros. Se controlarán el cincuenta por ciento de las empresas, aquellas cuyo CIF es par, correspondiendo el control de las empresas con CIF impar a las Comunidades Autónomas.

b) Sector transporte por ferrocarril:

El Plan de Inspección de Transporte Ferroviario va dirigido a velar por el cumplimiento de las normas de explotación y de prestación de los servicios ferroviarios a

los ciudadanos por parte de RENFE Viajeros, en lo que respecta al transporte de viajeros, y por parte de todas las empresas autorizadas, en lo que respecta al transporte de mercancías.

Se concretará en las siguientes actuaciones:

- Tramitación de reclamaciones.
- Inspección de empresas ferroviarias de transporte de mercancías, así como servicios de transporte ferroviario de viajeros de RENFE Viajeros tanto sobre vías con ancho UIC como sobre ancho métrico.
- Inspección de explotación de líneas de interés público.

c) Campañas específicas: además de las inspecciones anteriores, se realizarán otras como:

Controles coordinados con los Países de Euro Contrôle Route (ECR) sobre transporte de mercancías peligrosas, fraude y manipulación del tacógrafo, transporte de viajeros y mercancías.

- Pesos y dimensiones, etc. Estos controles específicos se deciden en el ECR al final del año anterior.
- Controles sobre exceso de peso, certificados de conductor de terceros países, del cumplimiento del requisito de capacitación profesional y de las manipulaciones del tacógrafo.

d) Expedientes:

- Instrucción de expedientes sancionadores y, emisión de informes de recursos sobre los mismos.
- Tramitación de reclamaciones formuladas por los viajeros de las líneas de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general.

e) Formación del personal de la Inspección de transporte:

Se realizarán los cursos, en número necesario, acogidos al Plan de Formación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre Tiempos de conducción y descanso, el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y actualización de la aplicación de la normativa de transporte haya entrado en vigor en 2020 y 2021 tanto nacional como de la UE.

Los cursos están dirigidos específicamente a la formación del personal de inspección destinado en las Comunidades Autónomas y en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Se colaborará con la Escuela de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida en los Cursos de Perfeccionamiento en la Inspección del Transporte por carretera y en las Jornadas de Actualización de Conocimientos de Transportes por Carretera. Esta colaboración está dirigida a la formación de los agentes del artículo 32 de la LOTT.

Se realizarán cursos de formación impartidos por la Inspección de Trabajo destinados al personal de Inspección. También se colaborará con la Escuela de Inspección de Trabajo impartiendo unos cursos de transporte si así se nos demanda.

f) Se dará soporte a las Comunidades Autónomas en la tramitación de las tarjetas de tacógrafo.

2.3. Gestión administrativa e instrumentación de las líneas de actuación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de transporte terrestre con especial dedicación a la intermodalidad carretera-ferrocarril y a la consecución de la máxima eficacia del sistema de transportes tanto de viajeros como de mercancías

La coordinación de los distintos Programas de medidas y Proyectos de actuación, que se deriven de las líneas de actuación del Ministerio en materia de transporte terrestre, se convertirán en los ejes impulsores de la actuación en materia de gestión del transporte por carretera.

Este impulso externo va a coexistir con la gestión administrativa tradicional concretada en las siguientes actuaciones:

- Mantenimiento del Registro General de Empresas y Actividades de Transporte.
- Desarrollo y mantenimiento de los sistemas de información y servicios web de la Dirección General de Transporte Terrestre que permiten la gestión y tramitación electrónica a los responsables de la Administración Central y de las Comunidades Autónomas competentes, así como a las empresas de transporte y a los propios ciudadanos.
- Desarrollo y mantenimiento de sistemas de mensajería electrónica entre países de la UE. (Tachonet y ERRU).
- Desarrollo y mantenimiento de servicios telemáticos para facilitar el intercambio de datos con otros Organismos, con objeto de reducir las cargas administrativas,

evitando a los ciudadanos la necesidad de aportar documentación que ya obra en poder de la administración.

- Coordinación de la gestión administrativa con las CC.AA.
- Validación y, en su caso, expedición material de las autorizaciones de acuerdo con las solicitudes remitidas por las Comunidades Autónomas.
- Tramitación y otorgamiento de las autorizaciones de transporte internacional por carretera.
- Seguimiento mediante las reuniones en comisiones mixtas de los acuerdos bilaterales entre España y terceros países en el transporte de mercancías y viajeros por carretera.
- Elaboración y negociación de nuevos acuerdos bilaterales con terceros países
- Participación en la Comisión Interministerial del Transporte de Mercancías Peligrosas y en la Comisión Interministerial del Transporte de Mercancías Perecederas.
- Elaboración de un nuevo mapa concesional de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado.
- Gestión de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera.
- Desarrollo y aplicación de nuevos instrumentos normativos y tecnológicos para conocer, gestionar y evaluar la gestión de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril.
- Estudio de los servicios públicos regulares, adaptación a las necesidades de movilidad y adecuación a la demanda.
- Asistencias a reuniones bilaterales y multilaterales internacionales con países terceros, y en el ámbito de ITF-CEMT, para la conclusión de acuerdos y posterior mantenimiento y desarrollo sobre temas de transporte terrestre.
- Elaboración de los estudios necesarios para un mayor conocimiento de las actividades del transporte terrestre, y elaboración de los informes y análisis que posibiliten la toma de decisiones administrativas en dicha materia.

- Colaboración y aportación de datos a los trabajos de realización del Observatorio del Transporte y de la Logística.
- Dirección y participación en la elaboración de los observatorios del mercado de transporte ferroviario y por carretera (viajeros y de mercancías), como foros de encuentro entre los transportistas, intermediarios y usuarios del transporte, al objeto de introducir una mayor transparencia en las relaciones de los agentes involucrados en dichas actividades.
- Gestión de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) en las prestaciones de servicios ferroviarios de viajeros de cercanías y media distancia en la red ferroviaria de interés general. Contrato para la gestión de OSP con RENFE y revisión de la declaración de OSP
- Cumplimiento de las obligaciones derivadas del Plan Estadístico Nacional en materia de datos estadísticos y contables en el transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril
- La adaptación a la normativa de los servicios públicos de transporte de viajeros, tanto por carretera como por ferrocarril (Reglamento comunitario 1370/2007, de 23 de octubre y, en su caso, a la Ley de Contratos del Sector Público) de los Pliegos de los concursos de prestación de servicios públicos buscando la sostenibilidad del sistema y una mayor calidad de prestación de los servicios para los usuarios.
- Participación en organizaciones, instituciones, foros y reuniones relacionadas con las ITS y el impacto medioambiental del transporte. Apoyo al Punto Nacional de Acceso y a la implantación de aparcamientos seguros en el transporte de mercancías por carretera
- Coordinación técnica en el ámbito competencial, de la Administración General del Estado del transporte de personas por cable.

2.4. Renovación de los contratos de gestión de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera

La Administración General del Estado a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es titular de 78 contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera.

Estos servicios públicos deben ser adjudicados de acuerdo a un procedimiento competitivo y transparente según se establece en el Reglamento comunitario 1370/2007

del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Por ello, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se encuentra en un proceso de renovación de los contratos de gestión, para lo que se requiere del estudio previo y definición de los servicios, la elaboración de los pliegos de bases de la licitación, el proceso de selección de la empresa contratista y la formalización de un nuevo contrato de gestión.

El número total de contratos gestionados por la Dirección General de Transporte Terrestre es de 78. De estos se encuentran pendientes de licitar 46.

Para ello es necesario contar con los recursos humanos necesarios, y puntualmente con el apoyo externo, para cumplir este proceso de acuerdo a la planificación prevista y a las necesidades sobrevenidas.

2.5. Ayudas al sector del transporte por carretera incluidas en el Plan Estratégico de Subvenciones (PES).

El 2 de agosto de 2018 el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) aprobó el “Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021” (PES). Como **Objetivo Estratégico nº1**, el Plan busca “fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía”. En consonancia con este objetivo, la Dirección General de Transporte Terrestre seguirá promoviendo una serie de líneas de subvención que están incluidas en el PES:

- Ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. Su objetivo es facilitar la jubilación de transportistas autónomos en un sector caracterizado por la existencia de bastantes profesionales de edad elevada y pequeñas empresas con dificultades de financiación y carencia de recursos para el abandono de la actividad antes de cumplir 65 años. Con esta actuación se pretende contribuir a disminuir la atomización del sector. Durante el periodo 2015-2019 se han concedido 1.740 ayudas por un importe de 52.200.000 euros y se considera que su vigencia debe mantenerse mientras la estructura del sector continúa modificándose.

- Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para actividades relacionadas con la LOTT. Para que el Comité pueda desarrollar sus actividades y continuar con su estrecha colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se hace necesario dotarlo anualmente de los recursos financieros adecuados. Gracias a ella, el Comité orientará y armonizará los criterios

de las distintas profesiones y sectores del transporte, permitiendo que sea el cauce de participación integrada en el sector.

- A ITS-España (Sistemas Inteligentes de Transporte). La Asociación Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte – ITS-España es una asociación sin ánimo de lucro que pretende servir de punto de encuentro de todos los actores relacionados con los Sistemas Inteligentes de Transporte para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías en los distintos modos de transporte. La subvención se instrumenta mediante un convenio con carácter anual prorrogable conforme a los plazos legales.
- En el marco del convenio con ITS-España, y en consonancia con la promoción de las políticas de género, se persigue aumentar el número de mujeres que acuda a las Jornadas y Congresos organizados por ITS-España, en un sector en el que la participación de la mujer es tradicionalmente deficitaria.

Por otra parte, el Objetivo Estratégico nº5 del PES aspira a apoyar la formación de los profesionales y la investigación en los ámbitos de competencia del Ministerio. En el ámbito del sector del transporte terrestre, se mantienen en el Presupuesto las ayudas a la formación de los profesionales del sector del transporte por carretera, que tienen como objetivo impulsar su formación promoviendo cursos especializados en colaboración con entidades públicas o privadas. El nivel de formación del personal del sector está por debajo de la media de otros sectores, lo cual coincide en el tiempo con un profundo proceso de transformación de las empresas, la gran mayoría de pequeño tamaño, y un entorno cambiante muy dinámico que precisa de especialización y conocimiento de las nuevas tecnologías. Las ayudas permitirán contribuir desde el sector público a este proceso de adaptación. Los principales beneficiarios son las Asociaciones Profesionales de Transportistas, las Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte y las Asociaciones Profesionales de Trabajadores. El número de subvenciones otorgadas en el periodo 2015-2019 fue de 215, totalizando una ayuda de 19.207.815 euros.

El control del cumplimiento de estos objetivos generales se realizará a través de unos objetivos e indicadores de seguimiento específicos, que se recogen en el apartado 4.

2.6. Aplicación del Reglamento comunitario 1370/2007, de 23 de octubre, sobre la declaración de obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros de cercanías y de media distancia, analizando la eficiencia de las relaciones interregionales por ferrocarril y carretera, como modo alternativo a aquél, para evitar

duplicidades de servicios y mejorar su prestación. También se fijarán las compensaciones a recibir por la operadora siguiendo el citado Reglamento.

El Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017 declaró los servicios de transporte ferroviario de viajeros de Cercanías, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia (AVANT) y Ancho Métrico, competencia de la Administración General del Estado, que se encuentran sujetos a Obligación de Servicio Público.

Para la aplicación de lo recogido en el Acuerdo citado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana firmó el 18 de diciembre de 2018 con la empresa pública RENFE Viajeros un contrato que tiene por objeto establecer las condiciones conforme a las que esta deberá prestar los servicios de transporte ferroviario de Cercanías, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia (AVANT) y Ancho Métrico declarados de Obligación de Servicio Público en el correspondiente Acuerdo de Consejo de Ministros en el periodo 2018-2027. En ese contrato se fijó la compensación a que tiene derecho dicha Sociedad, en los términos previstos por el Reglamento comunitario 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y el resto de la legislación que resulte de aplicación.

En este marco, corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre, en el desempeño de sus funciones, la gestión y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas en el citado contrato.

De igual suerte corresponde efectuar el control y seguimiento de la ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La competencia para la gestión del Programa 453M "Ordenación e Inspección del Transporte Terrestre” es de la Dirección General de Transporte Terrestre.

4.- OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO
1. Regulación del sector del transporte

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Normas de regulación del transporte **(nº)**	8	7	8	25	8
— Reuniones internacionales **(nº)**	10	4	8	1	8

OBJETIVO
2. Gestión administrativa del transporte

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Estudios de coyuntura y política del transporte **(nº)**	10	13	13	11	10
— Movimientos-transacciones informáticas **(nº)**	30.000.000	40.000.000	75.000.000	36.000.000	65.000.000
— Autorizaciones internac. expedidas mercancías **(nº)**	50.000	39.370	45.000	40.000	45.000
— Autoriz-modif. servicios internacionales de viajeros **(nº)**	9.000	10.132	10.000	2.300	6.000
— Reuniones internacionales **(nº)**	4	5	10	1	5
— Grupo trabajo CC.AA. **(nº)**	3	4	3	3	3
— Adjudicación. concursos líneas Regulares **(nº)**	14	0	14	4	4

OBJETIVO
3 Ayudas al sector del transporte por carretera incluidas en el Plan Estratégico de Subvenciones.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
Ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad					
— Ayudas solicitadas **(nº)**	1000	1057	1050	1077	1070
— Control de la justificación exigida en las bases **(nº)**	1000	1057	1050	1077	1070
— Ayudas concedidas **(nº)**	320	303	322	321	320
— Ayudas no concedidas **(nº)**	680	754	750	756	750
— Edad mínima de los beneficiarios	64	66	65	66	66
— Ayudas a transportistas con incapacidad permanente **(nº)**	150	150	150	111	130
Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres					
— Reuniones periódicas celebradas por el pleno Dº Viajeros **(nº)**	4	2	4	3	4
— Escritos e informes emitidos Dº Viajeros **(nº)**	60	19	60	149	80
— Reuniones periódicas celebradas por pleno Dº Mercancías **(nº)**	12	9	12	9	12
— Escritos e informes emitidos Dº Mercancías **(nº)**	60	62	60	60	60
A ITS-España (Sistemas Inteligentes de Transporte)					
— Reuniones periódicas celebradas **(nº)**	10	9	10	10	12
— Mujeres que acuden a las Jornadas y Congresos **(nº)**	50%	35%	50%	50%	50%

INDICADORES	2019	2020	2021

	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
Ayudas a la formación de los profesionales del sector del transporte por carretera					
— Cursos concedidos **(nº)**	1.000	981	985	960	985
— Alumnos beneficiarios **(nº)**	14.500	14.502	14.500	13.899	14.500
— Horas impartidas de cursos subvencionados **(nº)**	25.000	23.282	25.000	23.487	25.000
— Control de justificación de los cursos **(nº)**	980	977	980	980	960
— Inspecciones externas **(nº)**	130	132	130	160	130

OBJETIVO
4 Inspección y control

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Expedientes sancionadores **(nº)**	6.000	6.598	6.000	6.500	7.000
— Reclamaciones **(nº)**	3.000	2.418	3.000	2.500	3.000
— Inspecciones de empresa **(nº)**	1.500	1.130	949	550	950
— Empresas inspecc. por conducción y descanso **(nº)**	5.500	5.479	5.500	4.000	5.500
— Jornadas controladas **(nº)**	900.000	917.198	900.000	715.000	900.000
2. De medios					
— Grupo trabajo CC.AA. **(nº)**	4	6	4	3	4
— Reuniones internacionales **(nº)**	13	16	15	23	20

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453N. Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria

PROGRAMA 453N

REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El sistema ferroviario español, con una extensa red en la que se ofrece un amplio rango de servicios para viajeros y mercancías y en la que confluyen múltiples empresas prestadoras de los mismos, participa de la paulatina transformación en la que está inmerso el conjunto del sistema ferroviario europeo.

Con el objetivo de aumentar la competitividad de sector ferroviario y de mejorar las conexiones, la política de transportes europea ha venido concretando el marco regulatorio del sector ferroviario mediante los denominados paquetes ferroviarios, el primero de los cuales data del año 2001.

Actualmente, mediante el Cuarto Paquete Ferroviario, la política de transportes europea persigue dar el impulso definitivo a la creación del Espacio Ferroviario Único Europeo, con el fin de conseguir cuatro objetivos generales:

- Disponer de unas normas y homologaciones que permitan reducir los gastos administrativos para las compañías de ferrocarril y facilitar la entrada en el mercado a nuevos operadores.
- Llegar a una estructura organizativa que garantice a los administradores de infraestructura una total independencia operativa y financiera de los explotadores de los trenes.
- La apertura de los mercados nacionales de pasajeros a nuevos participantes y nuevos servicios.
- Mantener una mano de obra ferroviaria cualificada, permitiendo que los Estados miembros protejan mejor a los trabajadores cuando sean traspasados los contratos de servicio público a nuevos contratistas.

El desarrollo normativo europeo de este Cuarto Paquete se basa en dos pilares: el pilar técnico, destinado a la seguridad e interoperabilidad ferroviaria y a la Agencia Ferroviaria de la UE (EURA, según sus siglas en inglés) y cuyo objetivo principal es permitir un acceso más sencillo al mercado común europeo; y el pilar de mercado, habitualmente denominado como pilar de gobernanza o como pilar político, en el que se regula la liberalización del transporte interior de viajeros, además de incluir medidas sobre la

gobernanza de los administradores ferroviarios y los holdings integrados verticalmente para favorecer la transparencia.

Las normas europeas del Pilar Técnico se concretaron en mayo de 2016 mediante una nueva directiva de interoperabilidad (Directiva 2016/797/UE, de 11 de mayo), una nueva directiva de seguridad (Directiva 2016/798/UE, de 11 de mayo) y el reglamento relativo a la Agencia Ferroviaria de la UE (Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo).

Por otra parte, las normas del pilar político, que modificaban normas anteriores en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, se publicaron en diciembre de 2016: el Reglamento (UE) 2016/2338, de 14 de diciembre, y la Directiva 2016/2370/UE, de 14 de diciembre. De acuerdo con esta última Directiva, las disposiciones relativas a la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros se aplicarán a tiempo para el horario de servicio que se inicie a partir del 14 de diciembre de 2020. De acuerdo con ello, actualmente está en marcha el proceso cuya finalización en 2020 podría culminar con la adjudicación de capacidad a las empresas Renfe Viajeros S.M.E. S.A., Intermodalidad de Levante, S.A. (Operador Ferroviario de Levante S.L.) y Rielsfera, S.A.U. (SNCF Voyages Développement, S.A.S.), lo que permitiría a las empresas adjudicatarias operar en los corredores Madrid-Barcelona-Frontera francesa, Madrid-Levante (Valencia/Alicante) y Madrid-Sur (Sevilla/Málaga).

En este escenario, en transformación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Agencia o AESF) debe realizar un papel crucial. La antigua directiva de seguridad, la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril, estableció que, en cada Estado miembro, debe existir una autoridad responsable encargada de regular y supervisar la seguridad ferroviaria, con la función de velar por que el resto de los actores aplique adecuadamente la normativa en materia de seguridad en desarrollo de sus correspondientes funciones en el sistema.

En base a esta exigencia, el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprobó el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, estableció que transitoriamente se ejercerían las competencias en materia de seguridad ferroviaria por la Dirección General de Ferrocarriles, tal como ocurrió hasta su supresión el 1 de abril de 2015. En esta fecha, se puso en funcionamiento la AESF, previamente creada mediante el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre. La Agencia quedó adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, si bien con personalidad jurídica diferenciada respecto de la Administración General del Estado, con patrimonio y tesorería propios y autonomía de gestión y funcional.

La Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril, quedó derogada por la entrada en vigor de la nueva directiva de seguridad, la Directiva 2016/798/UE, de 11 de mayo, si bien se pospusieron los efectos de la derogación, inicialmente al 16 de junio de 2020 y posteriormente al 31 de octubre de 2020, esta última prórroga como consecuencia de la distorsión provocada por el brote de COVID-19 en los procesos administrativos en marcha. La nueva norma pretende reducir los problemas que existen actualmente en cuanto a la escasa competencia trasnacional entre empresas, la lentitud en los procesos de autorización o la repetición de trámites cuando una empresa opera en diferentes países. Con este objetivo modifica el reparto de roles entre la agencia europea y las autoridades nacionales en lo relativo a la expedición de certificados de seguridad, autorizaciones de vehículos y autorizaciones previas de ERTMS, pero mantiene la obligación de que las autoridades nacionales de seguridad establezcan el marco reglamentario nacional y supervisen permanentemente el comportamiento de todas las partes afectadas.

A este respecto, hay que tener en cuenta la multitud de agentes que integran el sistema ferroviario. Además de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, como principales agentes del sistema y responsables plenos de la seguridad del sistema en lo que a cada uno de ellos le concierne, intervienen otros agentes tales como las entidades encargadas del mantenimiento, los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los destinatarios, los cargadores, los descargadores, los llenadores de cisternas, los descargadores de cisternas, los prestadores de servicios de mantenimiento, los poseedores, los proveedores de servicios y las entidades contratantes, cada uno de ellos con responsabilidades en lo que se refiere a sus productos, servicios y procedimientos.

En su conjunto, este Programa ayuda al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Construir una infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación), ODS10 (Reducir la desigualdad en y entre los países) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles). La seguridad ferroviaria es uno de los pilares fundamentales para que el sistema ferroviario se convierta en un eje de la movilidad sostenible.

2. ACTIVIDADES

El presente programa presupuestario se corresponde íntegramente con la labor asignada a la AESF, cuyas funciones como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria quedan definidas en su Estatuto:

a. Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General, mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia.

b. Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

c. Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad.

d. Autorizar la puesta en servicio de vehículos.

e. Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, así como supervisarlos posteriormente. Respecto a esta función, como se indicó en el apartado anterior, en 2019 se inició una importante variación en la tramitación de estos certificados que deberá ponerse en práctica una vez entre en vigor la transposición de las nuevas Directivas. La nueva directiva de seguridad (Directiva 2016/798/UE, de 11 de mayo) establece la existencia del *certificado único*, que será emitido, o bien por la Agencia Ferroviaria de la UE, en los casos en los que la actividad de la empresa ferroviaria afecte a varios Estados –en este caso la EUAR evaluará la parte común y la Autoridad Nacional de Seguridad evaluará el cumplimiento de las normas nacionales–; o bien por la Autoridad Nacional de Seguridad, cuando la empresa vaya a operar en un único Estado. Independientemente del ámbito de aplicación, a lo largo de todo el proceso las diferentes gestiones deben iniciarse a través de la llamada *ventanilla única* de la EUAR.

f. Expedir, renovar, modificar o revocar las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlas posteriormente.

g. Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario, así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios.

h. Realizar el seguimiento de los objetivos y los niveles de seguridad a través de los indicadores y estadísticas de accidentalidad, así como elaborar informes en materia de seguridad del transporte ferroviario.

i. Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario, así como supervisar la debida inscripción del personal ferroviario y de la matriculación del material rodante y de los

inventarios, estadísticas y bases de datos relacionados con la seguridad del transporte ferroviario, incluidos los inventarios de infraestructuras.

j. Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.

k. Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de mantenimiento, así como la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento.

l. Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de personal ferroviario y, en particular, otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y títulos de conducción de personal ferroviario, así como proponer el contenido de las pruebas de obtención de títulos habilitantes del personal ferroviario, aprobar los contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención de las habilitaciones y las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud personal.

m. Asistir y participar en los grupos de trabajo de la Agencia Europea Ferroviaria y en otras Organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.

n. Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

o. Ejercer las competencias que corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación de la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al administrador de infraestructuras ferroviarias.

p. Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.

q. Todas aquellas funciones que se le asignen, especialmente en materia de seguridad ferroviaria.

Como se ha dicho anteriormente, la Agencia inició su actividad en abril de 2015, por lo que esta organización aún debe completar y ajustar su propia estructura para desarrollar plenamente su potencialidad, sin que ello impida cumplir con el cometido que tiene encomendado en cuanto al establecimiento del marco reglamentario nacional, a la supervisión global en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y a su participación y aportación en el sistema ferroviario a nivel europeo.

Las funciones a desarrollar por la AESF se pueden agrupar en varios ámbitos de actuación, según la finalidad perseguida. Se pueden distinguir las actividades que

permitirán a la AESF dotarse paulatinamente de herramientas para el ejercicio de su actividad y, simultáneamente, la Agencia debe llevar a cabo las actividades propias del desempeño de la labor que tiene encomendada. En los siguientes apartados se expondrá de una forma más detallada estas actividades, de acuerdo con la siguiente estructura:

- Actuaciones de soporte, encaminadas a la mejora del funcionamiento interno de la AESF y a dotar de herramientas a la organización para facilitar su desempeño.
- Ejercicio de las competencias propias de carácter operativo.
- Desarrollo de actuaciones estratégicas a medio plazo.
- Actividades contenidas en el ámbito de seguridad ferroviaria.

2.1. Actuaciones de soporte

Este conjunto de actuaciones agrupa a aquellas que propician tanto la mejora del funcionamiento interno de la AESF como la obtención de herramientas para facilitar sus funciones operativas y estratégicas. Durante el ejercicio 2021 la atención se centrará en las siguientes actividades:

- Promover la aprobación de un nuevo Estatuto de la AESF, con el fin de conseguir la adaptación del marco jurídico de la AESF a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

  De conformidad con la disposición adicional cuarta de la ley citada, la AESF, en tanto que es una Agencia de las reguladas en la Ley 28/2006, debía adaptarse al contenido de la Ley 40/2015 en un plazo que finalizó en octubre de 2019, adquiriendo una nueva naturaleza de organismo público estatal. Ante la imposibilidad de llevar a cabo los desarrollos legislativos precisos, se mantiene transitoriamente el régimen actual.

  La adaptación se realizará preservando las actuales especialidades de la AESF en materia de personal, patrimonio, régimen presupuestario, contabilidad, control económico-financiero.

- Desarrollo de un sistema de gestión de competencias de la AESF, que permita delimitar las acciones formativas y los requisitos requeridos para cada uno de los puestos de la AESF en función de sus cometidos y responsabilidades. En particular, es prioritario definir los perfiles en aquellas actividades que pueden estar ligadas a la certificación de seguridad y a la autorización de entrada en servicio de vehículos, ya que el requisito de un sistema de gestión de competencias formará parte de los acuerdos AESF-EUAR con la entrada en vigor del 4º Paquete.

- Proseguir con las actividades de formación del personal de la AESF, para lo cual, se publicará un Plan de Formación propio de la AESF con el objetivo de ampliar los conocimientos técnicos sobre el sistema ferroviario y sobre la seguridad operacional e interoperabilidad, tanto del personal integrado inicialmente en la AESF como del personal de reciente ingreso.
- Cubrir progresivamente los puestos vacantes de la estructura, tanto con personal funcionario como con personal laboral, opción especialmente interesante para facilitar la incorporación de expertos del sector en los campos de mayor especialización técnica, como material rodante y control, mando y señalización.
- Continuar con la formalización de los procedimientos de trabajo de las principales actividades de la AESF, con los que ir completando progresivamente el Mapa de Procesos.
- Proseguir con las actividades internas de la AESF que posibiliten adquirir progresivamente mayor independencia de gestión de los servicios centrales del Ministerio, así como continuar con la puesta en servicio de programas ofrecidos por el Ministerio de Hacienda, pendientes de implantación.
- Progresar en la implantación de sistemas de gestión de la calidad de los servicios ofrecidos por la AESF.
- Continuar el desarrollo de la sede electrónica de la AESF, incorporando nuevos trámites.
- Definir un Plan Estratégico de TIC en la AESF, que permita establecer a medio plazo las prioridades para la contratación del desarrollo de herramientas informáticas que faciliten las tareas propias de la AESF.
- Consolidación de procesos de autoevaluación y auditoría interna en la AESF, buscando propuestas de mejora continua de sus actividades.
- Poner en marcha reuniones de retorno de experiencia interna de la AESF para compartir prácticas entre las diferentes unidades.
- Continuación con el Programa de Trabajo a Distancia.

2.2. Actuaciones operativas

Dentro de este epígrafe se incluyen las diferentes líneas de actuación a desarrollar por la AESF en el ejercicio de sus funciones, por lo que el reto más importante durante 2021 será consecuencia de la aprobación del nuevo marco jurídico consecuencia de la

transposición de las nuevas Directivas del Cuarto Paquete. Concretamente, las actividades a las que hace referencia este grupo de actuaciones son las siguientes:

- El desarrollo de la normativa legal y técnica en materia de seguridad, a través de la redacción de los correspondientes borradores y de asistencia durante su tramitación a los órganos centrales del Ministerio.

  El calendario normativo que se plantea durante el año 2021 incluye las siguientes actividades:

  - Tramitación del nuevo Estatuto de la AESF
  - Proseguir con la tramitación del marco legal y técnico para la circulación tranviaria en determinados tramos de la RFIG, mediante un nuevo Real Decreto. Apoyándose en los trabajos en curso, se pretende iniciar el desarrollo de una instrucción ferroviaria sobre vehículos ligeros circulando por la RFIG.
  - Iniciar la tramitación de un marco legal y técnico para la circulación de vehículos históricos por la RFIG.
  - Aprobar la modificación del Real Decreto 412/2001 sobre mercancías peligrosas, de 20 de abril, por el que se regulan aspectos relacionados con el transporte y circulación de mercancías peligrosas por ferrocarril.
  - Completar la tramitación del RID 2021, exigible en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril a partir del 1 de julio de 2021.
  - Continuar con el proceso de alineación de los reglamentos internaciones sobre el transporte de mercancías peligrosas; Reglamentación modelo RID y ADR.
  - Iniciar la modificación de la Orden FOM/2924/2006, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas, en aquellos aspectos que afecten al ferrocarril, para orientarlo a la obtención de datos más adaptados a este modo de transporte.
  - Redacción de una propuesta de modificación del Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, en el apartado de transporte ferroviario, con el fin de unificar los requisitos técnicos al contenido de la ETI de Personas de Movilidad Reducida.

- Continuar la elaboración de una nueva Orden Ministerial para refundir en un único registro las actividades de vigilancia de la seguridad de elementos de la infraestructura (como puentes, viaductos…)
- Finalizar la tramitación de las Instrucciones Ferroviarias de Infraestructura (IFI) y de Energía (IFE), que suponen el complemento de normativa nacional a las ETIs aplicables, en virtud de lo establecido en la Orden FOM/167/2015.
- Durante 2020 ya ha sido aprobada la Instrucción ferroviaria relativa al Material Rodante (IF MR) que se refiere a las unidades autopropulsadas, locomotoras y coches. Durante 2021 se continuará con la redacción de la Instrucción Ferroviaria de material rodante auxiliar.
- Continuar los trabajos para actualización del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), al objeto de alinearlo con la próxima modificación de la ETI relativa al subsistema de explotación y gestión del tráfico (ETI OPE) y al mismo tiempo consolidar las diferentes correcciones y aclaraciones a realizar sobre el texto actualmente vigente. Para ello, se ha creado un grupo de trabajo y se ha previsto un mecanismo para propuestas de cambios.
- Emitir directrices interpretativas mediante Fichas-Guía de aplicación del RCF o mediante Especificaciones Técnicas de Circulación.
- Continuar con la actividad de un grupo de trabajo sobre evacuación de andenes, que podría concluir en la correspondiente normativa técnica.
- Proseguir los trabajos encaminados a la elaboración de normativa para la RFIG en ancho métrico, incluyendo el fomento de la interoperabilidad entre esta y otras redes conectadas a ella.
- Aprobar una Especificación Técnica de Circulación sobre pasos a nivel, complementaria a la revisión normativa que se va a llevar en el nuevo Real Decreto de Seguridad e Interoperabilidad.
- Iniciar los trabajos de un grupo de desarrollo de normativa técnica para ancho métrico (infraestructura y energía, así como la actualización de normativa de vehículos). En particular, se redactará una Instrucción Ferroviaria con las Especificaciones Técnicas de Material Rodante Ferroviario de Ancho Métrico (IF ET RAM) que permita actualizar la actual ETM.

Adicionalmente al programa indicado, la actividad normativa de la AESF se completa con otras actividades:

- Las nuevas directivas de Interoperabilidad y Seguridad insisten en la eliminación de las normas nacionales que no hayan sido notificadas a la EUAR, las que puedan resultar discriminatorias o establezcan restricciones al tráfico y las redundantes o relativas a aspectos cubiertos por normas europeas, y limitan la posibilidad de emitir nuevas normas nacionales a ciertos aspectos tasados que no están aún suficientemente definidos en las normas europeas. No obstante, en cumplimiento de lo establecido también en las nuevas directivas, se debe proceder a refundir como normas nacionales aquellas normas que las anteriores directivas nombraba como normas técnicas nacionales (NTR en la anterior directiva de Interoperabilidad) y normas nacionales de seguridad (NSR en la anterior directiva de Seguridad).
- La AESF ya ha realizado una importante labor de “limpieza” de normas nacionales aplicables a subsistemas móviles y a las instalaciones fijas. En 2021 se continuará con esta labor.
- Participación en diferentes grupos de trabajo de elaboración de normas y estándares técnicos en el sector.
- La AESF emite los documentos que permiten el acceso al mercado de la mayor parte de las entidades del sector (empresas ferroviarias, administradores de infraestructura, entidades encargadas de mantenimiento, centros de mantenimiento, centros de personal ferroviario…) o los elementos principales del sistema ferroviario (infraestructuras o vehículos) y su personal:
- Emisión de licencias de empresas ferroviarias.
- Emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias (nuevos, ampliaciones o renovaciones), tras la evaluación de sus sistemas de gestión de la seguridad.
- Emisión de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura.
- Certificación de entidades encargadas de mantenimiento de vagones, actuando la AESF como organismo de certificación.
- Homologación de centros de mantenimiento de material rodante.
- Homologación de centros de formación y de centros de reconocimiento psicofísico de personal ferroviario.

- Autorización de puesta en servicio de líneas y conformidad con los cambios de las condiciones de explotación.
- Autorización de entrada en servicio de vehículos y gestión de expedientes de modificación.
- Autorización de cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas.
- Emisión de licencias de maquinistas en formato europeo.
- Realización de exámenes de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Mantenimiento del Registro Especial Ferroviario.
- Mantenimiento de registro de tipos autorizados desde España en ERATV.
- Migración y actualización de la información relativa a los organismos evaluadores de la conformidad.

- Supervisión del cumplimiento del marco normativo por parte de los agentes del sistema. El Reglamento Delegado (UE) 2018/761, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad, establece el procedimiento que aplicarán las autoridades nacionales de seguridad para vigilar el cumplimiento de la obligación legal, que tienen las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, de utilizar un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de todos los riesgos asociados a sus actividades, incluidos los relacionados con el suministro de mantenimiento y de material y con el empleo de contratistas.

  Durante 2020 finaliza el proceso de entrada en vigor del Reglamento 2018/761, que vino a sustituir al Reglamento 1077/2012, de 16 de noviembre, sobre un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificados de seguridad o autorizaciones de seguridad.

  Los criterios básicos de la AESF en materia de supervisión están establecidos en su documento “Estrategia de Supervisión”, que está disponible en su web. Teniendo en cuenta el enfoque a riesgos que debe dirigir esta actividad, las prioridades de supervisión durante 2021 son las siguientes:

- El cumplimiento de la normativa en cuanto a tiempos máximos de conducción, jornadas laborales y descanso del personal.
- Que la formación se realiza adecuadamente y que el personal que ejecuta las actividades dispone de las habilitaciones pertinentes.
- La vigilancia sobre servicios novedosos o nuevos operadores, por ejemplo, nuevos servicios en el campo de viajeros.
- Los aspectos que pueden influir en la reducción de los precursores de accidentes cuya evolución está siendo más desfavorable (rebases de señal o precursores relacionados con el mantenimiento de la infraestructura).
- La verificación del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF.

- El carácter independiente de la AESF y su función de supervisión sobre el sector permite a la Agencia contemplar el conjunto desde una perspectiva global que combina el resultado de la actividad de inspección del sistema, las evaluaciones realizadas con motivo de la emisión o renovación de los certificados y homologaciones, el seguimiento de la accidentalidad, y las denuncias y alertas emitidas en el sector. De manera más específica, las actividades de supervisión sobre el sistema global se centrarán en las siguientes:
  - Aplicación y desarrollo de la Estrategia de Supervisión de la AESF y su comunicación al sector.
  - Revisión de los informes anuales de las entidades ferroviarias y elaboración y envío a la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria del informe anual de la AESF.
  - Realización de un seguimiento periódico de la accidentalidad de la red.
  - Continuación de la tarea de seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF o con las denuncias recibidas sobre seguridad.

Se exponen de manera más detallada en los párrafos siguientes las labores de supervisión que se llevarán a cabo respecto a los administradores de infraestructura, a las empresas ferroviarias y a otras entidades del sector.

Supervisión de los administradores de infraestructura

Tienen un papel preponderante ADIF y ADIF-AV, seguida por LFP S.A., tras asumir esta empresa en 2017 la administración de la infraestructura de la línea Figueres-

Perpignan. Asimismo, la Agencia extenderá su labor a las instalaciones ferroviarias integrantes de la RFIG en el ámbito de los puertos marítimos. Concretamente:

- Auditorias parciales de los SGS de ADIF, ADIF AV y de LFP S.A.
- Auditorias e inspecciones específicas para seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF dirigidas a ADIF y ADIF AV.
- Campaña de acompañamiento en las inspecciones realizadas por ADIF y ADIF-AV dentro de su Plan Anual de Seguridad en la Circulación para vigilancia de sus propias actividades.
- Visitas informativas para conocimiento de la RFIG y sus instalaciones.
- Inspecciones según evolución de los sucesos de seguridad en la RFIG.
- Seguimiento del cierre de puntos pendientes de los expedientes de puesta en servicio de líneas de los años anteriores.
- Continuación de los trabajos de revisión progresiva de los SGS de los Puertos, que se está llevando a cabo en años sucesivos, para que dispongan de un contenido mínimo y comprobación de su adaptación al RCF, y colaboración con Puertos del Estado en el desarrollo de unas directrices armonizadas para los SGS de las Autoridades Portuarias.

Supervisión de las empresas ferroviarias.

Dentro del ámbito de trabajo que afecta directamente a las empresas ferroviarias, el desarrollo de la actividad propia de la Agencia irá acompañado del establecimiento de procedimientos internos de trabajo que asegurarán la coordinación de las diferentes acciones de supervisión.

En particular, dentro de las actividades convencionales de supervisión a las empresas ferroviarias, se continuará con las:

- Reuniones internas de coordinación de las diferentes acciones de supervisión de las distintas unidades de la AESF para disponer de estrategias y acciones combinadas de supervisión a las entidades del sector.
- Seguimiento del cumplimiento de los condicionados incluidos en los certificados de seguridad de las diferentes empresas ferroviarias que están operando.

- La realización de auditorías acerca de la aplicación de los SGS de las empresas ferroviarias, ya sea mediante auditorías y visitas, o mediante petición de evidencias del cumplimiento de sus propios procedimientos.
- Auditorías específicas de aplicación de los métodos comunes de seguridad por el sector.
- Auditorías parciales específicas del cumplimiento de la normativa en materia de mercancías peligrosas de las empresas ferroviarias.
- Seguimiento de la aplicación del RCF y su incorporación a los SGS.
- Ejecución en coordinación con ADIF de un programa de inspección a empresas ferroviarias.
- Ejecución directamente por la AESF de inspecciones in situ a empresas ferroviarias.
- Realización de inspecciones o auditorías conjuntas con las autoridades de seguridad de países limítrofes (Francia o Portugal).
- Establecimiento de un sistema de seguimiento de las acciones tomadas por las empresas ferroviarias tras anomalías detectadas en las inspecciones.
- Realización de peticiones puntuales de información o planes de acción sobre aspectos concretos de la seguridad.
- Publicación de recomendaciones de la AESF, redacción de informes particularizados sobre el cumplimiento por parte de las empresas de dichas recomendaciones.
- La redacción de informes particularizados de feed-back sobre las actividades de vigilancia interna de las empresas a lo largo del último año, en cumplimiento del Reglamento (UE) 1078/2012, de 16 de noviembre.
- Seguimiento de la actividad realizada por los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, mediante la recepción y análisis de los informes anuales conforme a la Orden FOM/2924/2006.
- Establecimiento de los requisitos para la creación de una aplicación para la gestión integral de acciones supervisoras. En una fase previa, se deben establecer los procedimientos de cada acción supervisora y las necesidades de cada una para poder establecer los requisitos que debe cumplir una plataforma para la gestión integral.

A partir de los resultados obtenidos en las diferentes actividades anteriores, se pondrán en marcha campañas sobre aspectos específicos de la seguridad en aquellos casos en los que se considere conveniente un seguimiento más exhaustivo.

Supervisión a otras entidades del sector

Se continuará con las diversas actividades ya realizadas en ejercicios anteriores:

- Realización de las inspecciones anuales a Centros de Mantenimiento de material rodante.
- Actuando la AESF como organismo de certificación según el Reglamento 445/2011, realización de auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones, tanto periódicas, como para la comprobación del cierre de puntos pendientes del proceso de certificación.
- Realización de actividades de inspección en relación con los centros médicos: inspecciones anuales y recepción de informes anuales de actividad.
- Refuerzo de la inspección a los centros de formación de personal ferroviario en relación a los cursos de formación (por ejemplo, sobre contenidos, recursos empleados, tecnologías usadas o ejecución de prácticas).
- Como contribución a la visión global del sistema, elaboración de informes de conclusiones sobre las inspecciones realizadas en el año anterior a centros de formación y centros médicos, que permitirán tener en cuenta dichas conclusiones en los sucesivos planes de supervisión.

Actividad sancionadora

Se continuará con la tramitación de expedientes sancionadores como consecuencia de las funciones de supervisión o denuncia en desarrollo de la potestad sancionadora asignada a la AESF en la Ley del Sector Ferroviario.

Actividades de difusión

La AESF considera que la difusión es una de las mejores herramientas para fomentar la cultura de la seguridad en el sector. En este sentido, prevé la realización de las siguientes actividades:

- Acciones de difusión y visibilidad de la AESF: difusión de notas de prensa, creación de boletines periódicos o foros de distribución de newsletters.
- Actualización, mantenimiento y mejora progresiva de la página web.

- Participación en foros de diferentes organizaciones que sirvan de difusión y presentación de la actividad de la Agencia.
- Actividades de divulgación, impartiendo formación al sector sobre normativa o aspectos de seguridad.
- Atención a los ciudadanos y las organizaciones del sector: resolución de consultas, dudas o denuncias, recibidas tanto a través de escritos o consultas a través de los buzones de la web.
- Consolidación de las reuniones de retorno de experiencia con diferentes agentes del sector.
- Reuniones periódicas con algunas agrupaciones que representan a entidades afines del sector, como SEOPAN (sector de la construcción), FAPROVE (propietarios y poseedores de vagones de mercancías) o Asociaciones de ferrocarriles históricos.
- Difusión de alertas de seguridad recibidas a través de los sistemas establecidos por la EUAR o a través de otras entidades.
- Acciones dirigidas a formar una cultura social de la seguridad en los entornos ferroviarios.

2.3. Actuaciones estratégicas y de impulso de la seguridad

La AESF participa en varias actividades que afectan al sector de manera global y cuyos frutos se sitúan en el horizonte del medio plazo.

Durante el ejercicio 2021 será de especial importancia para la AESF la entrada en vigor del cambio legislativo introducido por el Cuarto Paquete ferroviario aprobado en 2016. Dado que la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria (EUAR) ha adquirido competencias ejecutivas en la emisión de la autorización de puesta en el mercado de vehículos, en la emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias y en la aprobación previa del ERTMS de vía, se configura un nuevo escenario en el Espacio Ferroviario Único Europeo, con un importante cambio de relaciones entre la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y las autoridades nacionales de seguridad.

Dentro de este paquete de actividades, las acciones a realizar por la AESF durante 2021 serán las siguientes:

- Actividades para preparar la implantación del Pilar Técnico del 4º Paquete Ferroviario.

- Realización de estudios técnicos específicos sobre aspectos concretos de seguridad (rebases de señal, señales de cola, benchmarking de bunas prácticas, etc.).
- Creación y coordinación de un grupo de trabajo para establecer criterios sobre diseño seguro de infraestructuras, constituido por empresas del sector, administradores y expertos.
- Actualización continua del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).
- Seguimiento del plan nacional de despliegue sobre ERTMS, tanto en lo referente a migración de infraestructuras y vehículos existentes a versión compatible 2.3.0.d, como al equipamiento de nuevas infraestructuras y vehículos.
- Seguimiento del proceso de mejora de sistema ASFA Digital en vía y actualización de equipos embarcados a las últimas versiones de especificación del sistema ASFA Digital.
- Desarrollo de la herramienta de valoración de la capacidad psicológica para personal de conducción.
- Sobre las actividades en las terminales de carga y descarga, continuar analizando las diferentes interfaces entre los distintos agentes implicados (empresas ferroviarias, administradores de la terminal, concesionarios, prestadores de servicios, cargadores…).
- Participación en la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas como autoridad competente en lo que se refiere a las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en cuanto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Impulso de convenios y acuerdos con otras organizaciones del sector para cooperación (CIAF, ENAC…).
- Coordinación del despliegue en España de la ETI relativa a las aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías y pasajeros (ETI TAF y TAP), actuando la AESF como punto de contacto nacional.
- Impulsar el desarrollo de comités sectoriales para el establecimiento de procedimientos coordinados de gestión de riesgos compartidos entre las entidades del sector.

- Cooperar en el establecimiento de los acuerdos de interconexión de la RFIG con las redes autonómicas.
- Participación, junto con el resto de entidades del sector ferroviario público nacional en el proyecto impulsado por el CEDEX (LIF) para la creación de un laboratorio de referencia nacional sobre interoperabilidad ferroviaria. Este laboratorio permitirá agilizar y optimizar los procedimientos para autorización de vehículos y líneas, así como realizar en laboratorio de chequeos de compatibilidad tren – ruta y tren – red.
- Desarrollo de los grupos de trabajo "espejo" para mantenimiento de las diferentes ETIs, de manera alineada al nuevo procedimiento de actualización y cambio que EUAR prevé para el futuro.
- Seguimiento del desarrollo del Registro de Accesibilidad en estaciones, requerido por el Reglamento 1300/2014, sobre la ETI relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (ETI de PMR).

Por otra parte, se potenciarán diferentes acciones con el objetivo de fomentar la cultura de la seguridad:

- Difusión de las nuevas guías y recomendaciones que sobre cultura de la seguridad está elaborando la EUAR.
- Fomento de declaraciones del sector nacional sobre cultura de seguridad, ya sea a través del apoyo de las declaraciones impulsadas por la EUAR o a través de otras particularizadas para España.
- Directrices para el establecimiento de sistemas anónimos de comunicación de sucesos o eventos relacionados con la seguridad en las entidades del sector.
- Seguimiento y colaboración de los programas de fomento de la cultura de la seguridad que pongan en marcha las entidades del sector nacional.
- Realización de jornadas divulgativas.

En 2021 también tendrán continuidad otras actividades ya iniciadas en ejercicios anteriores en relación con la representación internacional del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materias de seguridad e interoperabilidad ferroviaria. Concretamente, la AESF ejercerá la representación en los diversos grupos de trabajo europeos constituidos en la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea sobre estas materias, en la Comisión Europea, en Shift2Rail y en OTIF, y participará en programas de

colaboración con otros países, ya sea dentro del Programa UE de hermanamiento ferroviario o a raíz de acuerdos bilaterales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

También, continuará con la realización coordinada con las autoridades nacionales de seguridad de Portugal y Francia de las actividades de supervisión de tráficos, actividades transfronterizas y desarrollo de acuerdos de aceptación cruzada de autorizaciones de vehículos, actuaciones, todas ellas, que complementan y refuerzan la defensa de los intereses españoles que ya realiza la AESF en la Unión Europea y en el ámbito internacional.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El Programa se gestiona íntegramente por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de acuerdo con el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

En este apartado se relacionan los indicadores de seguimiento de resultados de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para 2021.

OBJETIVO
1. Propiciar la mejora del funcionamiento interno de la AESF y la obtención de herramientas para facilitar sus funciones operativas y estratégicas

INDICADORES	**2019**		**2020**		**2021**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
De resultados					
— Actividades de formación del personal de la AESF **(nº cursos impartidos en la AESF)**	4	7	4	4	6
— Preparación de procedimientos de trabajo **(nº documentos del Sistema de Gestión redactados)**	6	6	6	9	4
— Implementación de aplicaciones informáticas de gestión para ampliar la independencia de la Agencia **(nº de aplicaciones implantadas)**	0	0	2	0	2

OBJETIVO
2. Contribuir al desarrollo normativo y a la regulación en materia de seguridad e interoperabilidad

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
De resultados					
— Desarrollo de normativa legal y técnica en materia de seguridad **(% número de normas en desarrollo respecto a normas en previsión)**	75	75	75	75	75
— Emisión de recomenda-ciones técnicas y guías **(nº)**	Según necesidad	5	Según necesidad	11	Según necesidad
— Expedientes sancionadores **(nº)**	Según necesidad	750	Según necesidad	750	Según necesidad

OBJETIVO
3. Emisión de licencias, autorizaciones, certificados u homologaciones requeridos por los diferentes elementos y organizaciones del sector ferroviario para su incorporación al sector

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
De resultados					
— Emisión de licencias de empresas ferroviarias **(% de licencias emitidas respecto a solicitudes completas).**	>75%	85%	>75%	85%	>75%
— Emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias (nuevos, ampliaciones o renovaciones) **(% de certificados emitidos respecto a solicitudes completas)**	>75%	95%	>75%	95%	>75%
— Emisión de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura (nuevas, ampliaciones o renovaciones) (**nº de autorizaciones de seguridad emitidas).**	0	0	0	0	0
— Certificación de entidades encargadas de mantenimiento de vagones (certificado para EEM o para funciones delegables) **(% de certificados emitidos respecto a solicitudes completas).**	>75%	100%	>75%	100%	>75%
— Homologación de centros de mantenimiento de material rodante (nuevo centro o ampliación) **(% de centros homologados respecto a solicitudes completas)**	>75%	100%	>75%	100%	>75%
— Homologación de centros de formación de personal ferroviario (ampliación de instalaciones y expedientes de altas y bajas del personal docente) **(% de expedientes tramitados respecto a solicitudes completas)**	>75%	100%	>75%	100%	>75%

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Homologación de centros médicos de personal ferroviario (centros nuevos, renovación, ampliación de instalaciones y expedientes de altas y bajas del personal sanitario) **(% de expedientes tramitados respecto a solicitudes completas)**	>75%	100%	>75%	100%	>75%
— Autorización de puesta en servicio de líneas y de conformidad con los cambios de las condiciones de explotación **(% expedientes tramitados en plazo respecto a solicitudes correctas)**	>75%	100%	>75%	100%	>75%
— Autorización de cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas **(% de licencias de conducción emitidas respecto a aspirantes aptos)**	100%	100%	100%	100%	100%
— Realización de exámenes de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril **(nº exámenes convocados)**	2	2	2	2	2

OBJETIVO
4. Realización de las labores generales de supervisión

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
De resultados					
— Publicación del Plan de Supervisión **(nº)**	1	1	1	1	1
— Informe anual de la AESF a la Agencia Ferroviaria Europea, y revisión de los informes anuales **(nº)**	1	1	1	1	1
— Seguimiento periódico de la accidentalidad **(% de accidentes/incidentes considerados)**	100%	100%	100%	100%	100%
— Seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF o con las denuncias recibidas sobre seguridad **(% de recomendaciones con seguimiento)**	100%	100%	100%	100%	100%

OBJETIVO
5. Supervisión de los administradores de infraestructura

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
De resultados					
— Participación en grupos de trabajo para implementar en los SGS de ADIF y ADIF AV lo establecido en el nuevo Reglamento de Circulación Ferroviario	Sí	Sí	Sí	Sí	-
— Visitas y acompañamientos en inspecciones del administrador de infraestructuras **(nº)**	45	43	39	2	5
— Auditoria del SGS de un administrador de infraestructura (auditoría total o parcial) **(nº de auditorías iniciadas o en ejecución)**	10	17	18	16	18
— Auditoría del proceso de gestión de riesgos realizado por ADIF y ADIF AV en los expedientes de las autorizaciones de reducción de la Línea Límite de Edificación y del Dominio Público **(% expedientes auditados respecto a solicitudes recibidas)**	>80%	100%	>80%	100%	>80%
— Visitas informativas a redes ferroviarias de puertos **(% de puertos visitados respecto a puertos con red)**	>50	22	10	2	-

OBJETIVO
6. Supervisión de las empresas ferroviarias

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
De resultados					
— Auditorías de la aplicación de los SGS de las empresas ferroviarias (supervisión total o parcial) con medios propios **(nº)**	6	7	6	7	6
— Inspecciones in situ a empresas ferroviarias **(nº)**	15	24	20	5	20

OBJETIVO
7. Supervisión a otras entidades del sector

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
De resultados					
— Inspecciones in situ a centros de mantenimiento de material rodante **(% de centros auditados respecto al total)**	>50%	100%	>50%	100%	>50%
— Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones (para renovación o seguimiento) **(% de EEM auditadas respecto al total)**	>75%	90%	>75%	90%	>75%
— Inspección en relación con los centros de formación **(% de centros inspeccionados respecto a centros con actividad)**	>80%	85%	>80%	85%	>80%
— Inspección en relación con los centros médicos **(% de centros inspeccionados respecto a centros con actividad)**	>80%	90%	>80%	90%	>80%

OBJETIVO
8. Impulso de la seguridad

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
De resultados					
— Seguimiento de los procesos de migración de versiones del ERTMS a la versión 2.3.0.d **(Participación en las reuniones de seguimiento)**	Sí	Sí	Sí	Sí	-
— Seguimiento del proceso de mejora del ASFA Digital **(Participación en las reuniones de seguimiento)**	Sí	Sí	Sí	Sí	-
— Representación en grupos de trabajo europeos	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
— Preparación de la implantación a nivel europeo del Pilar Técnico del 4º Paquete Ferroviario	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
— Programa UE de hermanamiento ferroviario con otros países	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453O. Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

PROGRAMA 453O

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Subsecretaría, que goza de plena independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador ferroviario. En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.

La CIAF está actualmente regulada por el Título V, capítulo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Este Real Decreto fortaleció aún más la independencia de la Comisión, favoreciendo la transparencia de la investigación, actualizando el procedimiento de investigación para que se pueda realizar sin ninguna injerencia y en total colaboración con la autoridad judicial y contribuyó a mejorar la seguridad de la Red Ferroviaria de Interés General. Mediante ambas piezas legislativas se ha completado la incorporación al Derecho español de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

Está pendiente de incorporación a nuestro derecho la Directiva 2016/798/UE, de 11 de mayo, sobre la seguridad ferroviaria, cuyo plazo expiró en 2019 y para cuya trasposición ya se dispone de un borrador de texto.

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), surgió a raíz de la Directiva 49/2004/CE del Parlamento Europeo sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que establece la obligación de que los Estados miembros cuenten con un organismo independiente de investigación. Esta Directiva se transpuso al Derecho español mediante el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, que aprobaba el Reglamento sobre la seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. En su Título III se desarrolla la investigación de accidentes ferroviarios y se regula la CIAF. De este modo, la CIAF inició su actividad el 11 de diciembre de 2007[1].

A la CIAF le corresponden las siguientes funciones:

[1] Hasta ese momento era la Dirección General de Ferrocarriles la encargada de la investigación de los accidentes ferroviarios.

- La investigación de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), así como de los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando así se considere oportuno, por la importancia del accidente, su repercusión en la seguridad de la circulación ferroviaria o a petición del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o las empresas ferroviarias.
- La finalidad de la investigación técnica llevada a cabo por la CIAF es determinar las causas y circunstancias de los accidentes y formular recomendaciones que ayuden a prevenirlos en un futuro. En ningún caso se ocupa de la determinación de la culpa o responsabilidad del hecho, y es independiente de cualquier investigación judicial.

La estructura de la CIAF está formada por el Presidente, el Pleno y la Secretaría.

a) Pleno de la CIAF: Compuesto por un presidente, cinco vocales y el secretario, y tienen como funciones el decidir qué accidentes no graves e incidentes se investigan, aprobar los informes elevados por la Secretaría de la CIAF y emitir recomendaciones.

Tanto en el caso del presidente como en el de los cinco vocales- tres ingenieros, un experto en seguridad y circulación ferroviaria y otro en explotación de los servicios ferroviarios- son nombrados por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana entre personas de reconocido prestigio, por un mandato de seis años, sin posibilidad de reelección.

Con carácter previo a su designación el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana debe poner en conocimiento de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados el nombre de la persona propuesta, dando traslado de su currículo.

En el caso del Presidente, la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá manifestar, dentro del plazo de un mes, su aceptación o veto razonado a la persona propuesta, pudiendo acordar su comparecencia para dar cuenta de las líneas básicas de actuación durante su mandato.

En el caso de los vocales, a diferencia del nombramiento del presidente, la notificación es sólo para conocimiento y no es preciso esperar la aceptación o veto razonado de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El secretario es un funcionario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también nombrado por el ministro, que participa en las reuniones del pleno con voz, pero sin voto.

b) Secretaría de la CIAF: La Secretaría es la estructura organizativa funcionarial precisa para el cumplimiento de los fines de la CIAF. El responsable de su funcionamiento es el secretario y, adscritos a la misma, la comisión cuenta con técnicos investigadores, que se encargan de realizar las investigaciones y elaborar los correspondientes informes, así como con otros puestos administrativos para la gestión de la base de datos y las labores administrativas.

El programa presupuestario 453O se creó en los Presupuestos Generales del Estado de 2017, derivado de la necesidad de dotar de independencia a los créditos de la CIAF.

Este Programa contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 (Salud y bienestar). Fundamentalmente, la Comisión actúa como un organismo independiente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios acontecidos, con el objetivo principal de obtener lecciones que permitan mejorar la seguridad ferroviaria.

2. ACTIVIDADES

La investigación técnica tiene por finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes. En ningún caso se ocupa de determinar la culpa o responsabilidad de los hechos investigados.

2.1 Sucesos a investigar

La CIAF investiga los accidentes graves producidos en la Red Ferroviaria de Interés General y los restantes accidentes e incidentes ferroviarios cuando así se considere oportuno:

- Un accidente es un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales. Los accidentes se clasifican en colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

  Éstos adquieren la categoría de accidentes graves cuando son colisiones o descarrilamientos de trenes y tienen un resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la

infraestructura o al medio ambiente. Por grandes daños se entienden aquellos cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en, al menos, dos millones de euros.

- Por incidente se entiende cualquier suceso repentino, distinto de un accidente o accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.

Los principales criterios de valoración que tiene en cuenta el Pleno de la CIAF para decidir la investigación o no de accidentes no graves e incidentes son: la importancia del mismo, si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto, su repercusión en la seguridad de la circulación ferroviaria y las demandas de ADIF (u otros administradores), de las empresas ferroviarias o del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En un principio, la CIAF investigaba todos los accidentes mortales que se producían en la RFIG, pero, en base a la experiencia adquirida, se ha optado por investigar, además de los accidentes graves a los que viene reglamentariamente obligada, otros sucesos que, aunque no provoquen víctimas, sí pueden aportar enseñanzas para mejorar la seguridad del sistema ferroviario, como son determinados incidentes, entre otros los conatos de colisión.

2.2. Procedimiento de investigación e informe

Con la entrada en vigor del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, se modificaron determinados aspectos de los procedimientos a seguir en el desarrollo de la investigación. Así, el artículo 4 del nuevo Real Decreto 623/2014 establece la obligación de que la CIAF recoja en su normativa interna el alcance y los procedimientos a seguir en el desarrollo de las investigaciones. Es por ello, que la CIAF aprobó en su reunión del 30 de junio de 2015 un procedimiento interno, denominado “Procedimiento para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios”, que unifica en un único documento los procedimientos anteriormente vigentes y lo adecua a la nueva normativa.

- El proceso comienza con la notificación del suceso a la CIAF por parte del administrador de la infraestructura ferroviaria o las empresas operadoras, en el plazo máximo de una hora en el caso de los accidentes graves -tres horas en el resto–, generalmente mediante mensaje SMS.

- En el caso de los accidentes graves, la decisión de realizar la investigación la adopta el Presidente de la CIAF, a más tardar una semana después de recibir la información, y en los otros accidentes e incidentes será el Pleno de la CIAF en la primera sesión que haya tras el accidente.
- En el caso de que se decida investigar, el Presidente designa el Investigador Responsable de la investigación y al resto de los integrantes del Equipo de Investigación que estará formado por personal de la CIAF, y en su caso, por peritos internos o externos independientes. Aunque el administrador de la infraestructura y las empresas ferroviarias implicadas no participarán en el Equipo de Investigación, mantendrán la colaboración designando un Delegado Territorial y un Delegado de Seguridad, respectivamente, para la obtención y custodia de los datos de campo necesarios para la investigación.
- Si el accidente origina víctimas mortales, en 48 horas hábiles el administrador de la infraestructura remite a la CIAF una ficha con datos relevantes del suceso. Complementariamente, la CIAF debe notificar a la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) la apertura de la investigación en el plazo de una semana desde de que la CIAF decide investigar el suceso.
- En el plazo máximo de noventa días, el administrador de la infraestructura y las empresas ferroviarias implicadas redactarán sus propios informes del suceso, denominados particulares, y se remiten a la CIAF.
- En el plazo máximo de nueve meses, el Investigador Responsable de la investigación emitirá un Informe Técnico (ITIR), que será elevado al Pleno de la CIAF por su Secretario.
- El Pleno de la CIAF valorará y aprobará el informe técnico (ITIR) con las recomendaciones provisionales de seguridad que considere, pasando a considerarse el Informe Provisional de la Comisión (IPC).
- El Secretario facilitará a terceras partes[2] el Informe Provisional (IPC) así como la información relativa a los hechos acaecidos y las investigaciones efectuadas, para que puedan formular las oportunas alegaciones en el plazo de quince días hábiles.

[2] La Comisión informará al administrador de la infraestructura y a las empresas ferroviarias afectadas, a la autoridad responsable de la seguridad, a las víctimas y a sus familiares, a los propietarios de bienes dañados, fabricantes, servicios de socorro implicados y a los representantes del personal y de los usuarios.

- El Secretario elevará al Pleno las observaciones que pueda recibir y se aprobará el Informe Final (IF), que deberá ser publicado a más tardar 12 meses después de la fecha del accidente que motivó la investigación. Esta publicación se está realizando en la página Web[3] de la CIAF.
- El informe final, que recoge de forma detallada los hechos acaecidos, las causas del accidente y de cuantas anomalías, deficiencias e irregularidades guarden relación con aquel y las recomendaciones de seguridad, es remitido por la CIAF a las partes interesadas, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a la Agencia Europea Ferroviaria, y en su caso, a los organismos y partes afectados de otros Estados de la Unión Europea.

2.3. Otras actividades

Elaboración de la Memoria Anual: La CIAF publicará antes del 30 de septiembre una Memoria Anual, donde se darán cuenta de las investigaciones llevadas a cabo en el año anterior, las recomendaciones de seguridad emitidas y, en su caso, las medidas adoptadas. El Presidente de la CIAF elevará anualmente la memoria, aprobada por el Pleno, al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que dará traslado de la misma a las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado. La CIAF remitirá igualmente un ejemplar de la Memoria a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a la Agencia Europea Ferroviaria.

Participación en organismos internacionales: La CIAF asiste a las reuniones que periódicamente organizan los cuerpos de investigación europeos en el seno de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). En ese marco, se participa en las reuniones de los grupos de trabajo sobre diferentes temas ferroviarios creados en el seno de la propia Agencia Ferroviaria Europea.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La ejecución de este Programa se realiza a través de la CIAF.

[3] https://www.mitma.es/organos-colegiados/ciaf

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Dada la naturaleza de la actividad que desarrolla la CIAF, es imposible realizar una previsión de la cantidad de investigaciones que se iniciarán en un ejercicio, puesto que su actividad consiste en la investigación y elaboración de un informe por cada uno de los accidentes e incidentes ferroviarios que se decide investigar en base a los que se producen. No resulta por tanto posible establecer unas previsiones cuantitativas del número de investigaciones o de informes que se realizarán a lo largo del ejercicio. Lo mismo puede apuntarse respecto a las recomendaciones emitidas.

Los principales indicadores de actividad son los que figuran en la tabla siguiente.

OBJETIVO
1. Investigación de accidentes ferroviarios

INDICADORES	**2019**		**2020 (***)**		**2021**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución**	**Presu-puestado**
1. De resultados					
— Sucesos ferroviarios notificados y evaluados por la CIAF **(nº)**	-	72	-	65	-
— Sucesos ferroviarios investigados por la CIAF **(nº)**	-	7 (*)	-	6 (**)	-
2. De medios					
— Investigadores de accidentes ferroviarios **(nº)**	4	4	4	5	4

(*) De ellos, 5 mediante examen preliminar.
(**) De ellos, 3 mediante examen preliminar.
(***) Correspondientes hasta 30 de septiembre de 2020

OBJETIVO
2. Aprobación y publicación de Informes y elaboración de recomendaciones de seguridad ferroviaria

INDICADORES	2019		2020 (*)		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes de accidentes ferroviarios publicados **(nº)**	-	8	-	3	-
— Recomendaciones de seguridad formuladas **(nº)**	-	31	-	11	-
2. De medios					
— Investigadores de accidentes ferroviarios **(nº)**	4	4	4	5	4

(*) Correspondientes hasta 30 de septiembre de 2020

OBJETIVO
3. Elaboración de Informe Anual sobre las actividades de la CIAF

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes Anuales elabo-rados **(nº) (*)**	1	1	1	1	1
2. De medios					
— Investigador **(nº)**	1	1	1	1	1

(*) La memoria redactada en cada año recoge la actividad de la CIAF en el año anterior.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 454M. Regulación y seguridad del tráfico marítimo

PROGRAMA 454M

REGULACIÓN Y SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El artículo 263 de Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, asigna al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las competencias en materia de ordenación general de navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponde al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En especial son competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las siguientes:

- Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, en relación con las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como los extranjeros cuando se encuentre en aguas en que España ejerza soberanía, derecho soberanos o jurisdicción.
- Las relativas al salvamento de vidas humanas en la mar, así como la limpieza de aguas marinas y la lucha contra la contaminación en el medio marino.
- La referente al control de la situación, del registro y abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho.
- El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto que la Comunidad Autónoma tenga competencias en la materia entre puntos o puertos de la misma Comunidad.
- La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España y de los extranjeros en los casos autorizados por los Acuerdos Internacionales, incluida la homologación de los aparatos o elementos de los buques.
- Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo las de material militar o que puedan afectar a la defensa.
- La ordenación y control del tráfico marítimo.

- El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de servicio público.
- Registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles y las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las mismas.
- La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración en materia de señalización marítima.
- El ejercicio de la actividad sancionadora.

Dichas competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se desarrollan en todo el litoral español, tanto en su parte peninsular, como en la insular, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de sus órganos periféricos, Capitanías Marítimas (30) y Distritos Marítimos (78).

Además, es preciso hacer mención expresa de otras competencias desarrolladas por las Capitanías Marítimas citadas expresamente en el art. 266 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

- Despacho de buques.
- Participación en el diseño y ejecución de los planes de emergencia marítimas de los puertos.
- Actuaciones concretas en materia de admisión y control de los transportes de mercancías peligrosas.
- Actuaciones concretas en materia de abanderamiento y matriculación de buques.
- Autorización de vertidos, informe en materia de dragados.
- Tramitación de expedientes de exención a la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaje.
- Dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas como peligrosas, así como los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- Control del cumplimiento de la normativa marítima.

- Ejercicio de la potestad sancionadora que les corresponda y tramitación de expedientes sancionadores.

En este sentido se debe significar que, tanto las funciones referidas a la Dirección General de la Marina Mercante, como aquellas que son llevadas a cabo por las Capitanías y Distritos Marítimos están directamente vinculadas al intenso tráfico marítimo que navega por nuestras costas y a los buques que arriban a nuestros puertos, tanto mercantes como de pesca y recreo, que representa un peligro intrínseco, tanto para los hombre de mar como para los bienes y el medio ambiente, que resulta preciso controlar con profesionales expresamente formados que desarrollen su labor de forma eficaz desde la Administración.

Por el Estrecho de Gibraltar navegan al año más de 93.000 buques de más de 50 metros de eslora y unos 44.000 en la zona de Finisterre con cargamentos muy diversos, en condiciones climatológicas frecuentemente adversas y con mercancías peligrosas en un importante porcentaje de los buques. Además, centenares de miles de personas navegan regularmente por nuestras aguas y visitan puertos españoles en embarcaciones de recreo. Así mismo varios millones de personas utilizan los buques de pasaje para sus desplazamientos por motivos de trabajo o para sus vacaciones. Por otra parte, nuestra flota pesquera es la más importante de Europa.

Esta realidad, unida a la insularidad propia de los archipiélagos Canario y Balear y las especiales condiciones geográficas de Ceuta y Melilla, impone al Gobierno la necesidad insoslayable de adoptar políticas muy específicas en materia de seguridad de la navegación y de protección del medio ambiente marino y costero, con unas responsabilidades especiales para los buques que enarbolan el pabellón español que han de estar correctamente inspeccionados, de acuerdo con los criterios comunes y teniendo en cuenta los avances en la normativa internacional aplicable, pero sin por ello dejar en segundo término a los buques mercantes extranjeros, particularmente aquellos que visitan nuestros puertos.

Todo lo anterior se plasma en numerosas actuaciones, de índole normativa, de inspección, etc., encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina), ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres) y ODS17 (Alianzas para lograr los objetivos).

2. ACTIVIDADES

La Dirección General de la Marina Mercante ejerce las competencias que en materia de marina mercante tiene asignado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las cuales se plasman en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, bajo la superior dirección de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y adscrita a la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Dependiendo de la Dirección General de la Marina Mercante, como unidades periféricas situadas a lo largo del litoral marítimo español, están las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, cuyas funciones y competencias se detallan en el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. Todo ello en el marco del artículo 263 de Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Dicha organización marítima precisa, para llevar a efecto sus responsabilidades, de la correspondiente dotación presupuestaria, que ejecutada desde los servicios centrales dé respuesta a las necesidades logísticas y operativas precisas para llevar a cabo todas sus responsabilidades.

Las actividades más importantes a las que debe hacer frente la Dirección General de la Marina Mercante, que se pretenden alcanzar o mantener con los presentes presupuestos, son:

1. Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección

1. Inspecciones del Memorándum de Paris, MOU.
2. Plan Lista Blanca.
3. Buques de bandera extranjera.
4. Buques trasbordadores de carga rodada en servicio de línea regular.
5. Buques de Pesca.
6. Proyectos, reformas y análisis técnicos de estabilidad.
7. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad en las actividades inspectoras, que incluyen las inspecciones, auditorías, certificación y autorizaciones realizadas desde Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima a buques sometidos a Convenios IMO (International Maritime Organization).

8. Departamento de buques en servicio.
9. Departamento de tráfico marítimo.
10. Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo.
11. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad en los procesos de titulación y formación Marítima AFM.
12. Gestiones en relación con la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques y Planes Interiores Marítimos.
13. Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

2. Normativa Marítima y Cooperación Internacional

1. Normativa Marítima.
2. Actividad Internacional.
3. Expedientes Sancionadores.

3. Servicios e inversiones

1. Sistemas de Información y Procedimientos.
2. Encomiendas de gestión.
3. Contratos de obras y servicios.

1. Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección.

1.1 Inspecciones del Memorándum de Paris, MOU.

La creciente complejidad del proceso de inspección de los buques extranjeros en puertos españoles, con inspecciones ampliadas (mucho más exhaustivas) a los buques con perfil de riesgo alto, ha llevado al Memorando de París y a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) a desarrollar bases de datos interactivas de normativa e información como apoyo a la inspección. Esto hace que sea necesario dotar a los Inspectores que realizan este tipo de reconocimientos de herramientas informáticas (fundamentalmente ordenadores portátiles con conexiones inalámbricas a Internet) que les permitan tomar las oportunas decisiones. Ello redundará en una mayor eficiencia de la actividad inspectora, así como en una mejora de la calidad de las inspecciones.

Asimismo, en cumplimiento de lo indicado en el Real Decreto 61/2006, enmendado, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y

gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo y lo indicado en la Decisión de Ejecución (UE) 2015/253, de la Comisión, de 16 de febrero, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, dentro de las Inspecciones a buques extranjeros y a los buques nacionales, dentro del Plan Lista Blanca, que más adelante se describen, se están efectuando Inspecciones del contenido de azufre de los combustibles de los buques, inspeccionándose en el 2019 un total de 1.161 buques, teniendo fijado para el año 2020 un total de 1.084 inspecciones a buques incluyendo entre ellas un muestreo y análisis del combustible utilizado por dichos buques, de un mínimo 325 muestreos (aumento de muestreos y análisis al 30% de los buques inspeccionados por requerimiento de la Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión), con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera de óxidos de azufre (SOx) procedente del combustible utilizado por el transporte marítimo.

Hay que destacar que parte de los datos aportados en el presente documento están afectados por la declaración del Estado de Alarma por la epidemia del Covid19, por lo que, dicha situación ha hecho que se reduzca cierta actividad inspectora. No están todos los datos afectados, ya que después de finalizar el estado de alarma, se incrementó considerablemente dicha actividad

1.2 Plan Lista Blanca.

Desde 1999 el Memorándum de París clasifica a los diferentes Estados de bandera según la calidad de sus respectivas flotas, medida por el ratio nº de detenciones/nº de inspecciones en los últimos tres años, en tres listas (blanca, gris y negra). España, que había figurado siempre en la lista gris, entró en la lista blanca en 2005.

La Dirección General de la Marina Mercante ha seguido desarrollando las actividades previstas tanto en el área de inspección, encaminadas a garantizar el buen estado de los buques nacionales que entran en puertos del Memorando, como en el área de formación, en estrecha colaboración con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Durante el 2020 se han reforzado las actuaciones previstas en el Plan Lista Blanca, con el fin de consolidar la permanencia de España en la Lista Blanca y mejorar su posición en dicha lista en próximos ejercicios.

Como resultado de estas medidas, en 2020 se han realizado 100 inspecciones en el ámbito de esta Plan.

Cabe destacar que seguimos permaneciendo en la Lista Blanca.

1.3 Buques de bandera extranjera.

El Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en su art. 5 establece los criterios por los que determinados buques extranjeros que toquen puerto español deberán ser sometidos a inspecciones obligatorias, fundamentalmente aquellos que representan un mayor riesgo para la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación.

En esta línea, cabe señalar que durante el año 2020 España realizó un total de 1300 inspecciones de control por el Estado del puerto (inspecciones MOU) a buques de pabellón extranjero, de las que 300 fueron del tipo “inspección ampliada”. Con estas cifras, España se mantiene, por undécimo año consecutivo, a la cabeza de los Estados miembros del Memorando en número de inspecciones anuales realizadas.

1.4 Buques trasbordadores de carga rodada en servicio de línea regular.

El Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje, requiere la realización de dos inspecciones anuales (una en puerto y otra durante la navegación) a los buques trasbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que prestan su servicio en líneas regulares.

Este Real Decreto fue derogado por el Real Decreto 733/2019, de 20 de diciembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, y que entró en vigor el 22 de diciembre de 2020.

Durante el año 2019 se hicieron 111 inspecciones a este tipo de buques, y durante el 2020 (del 01/01/2020 hasta el 25/06/2020) España realizó 90 inspecciones a estos buques

El número de inspecciones ro-pax previstas para el 2021 es menor que en años anteriores porque la entrada en vigor del RD 733/2019 hace que en este campo sólo se tengan en cuenta inspecciones ropax realizadas a buques de bandera

española. Con la nueva normativa, las inspecciones ro-pax a buques extranjeros entran en el ámbito del RD 1737/2010 (inspecciones MoU).

1.5 Buques de Pesca.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros, está exigiendo el reforzamiento de las inspecciones a los buques pesqueros, la realización de inspecciones aleatorias a los mismos y un esfuerzo añadido en la formación de los inspectores.

Además de las inspecciones programadas se están realizando inspecciones no programadas, así como otras, de forma conjunta, con el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

1.6 Proyectos, reformas y análisis técnicos de Estabilidad.

Es esencial el contar con un Departamento que pueda prestar servicio a la función inspectora en su misión de autorización de los permisos de construcción de buques, apoyar con los cálculos necesarios los aspectos de seguridad de la construcción del buque (tanto estructurales como de estabilidad), dar apoyo técnico necesario a las Capitanías Marítimas y a los Servicios Centrales interpretando la normativa técnica en vigor y que, al mismo tiempo, pueda dar soporte cuando sea necesario a las propuestas técnicas que España presente tanto en Bruselas como en la Organización Marítima Internacional (OMI).

En este momento la oficina desarrolla las funciones de aprobación de proyectos de buques mercantes SOLAS (Safety Of Life At Sea) y pesqueros, desarrolla normativa específica y sigue participando como delegación en los foros internacionales.

En el ámbito de los pesqueros:

- Aprobación de los cálculos de estabilidad de los pesqueros mayores o iguales a 24m de eslora.
- Aprobación de los cálculos y certificado internacional de arqueo según el convenio internacional de arqueo de 1969 de los pesqueros de eslora mayor o igual a 24m.
- Interpretación de normativa técnica.
- Abanderamiento de pesqueros de eslora mayor o igual a 24m.

En el ámbito de los buques mercantes:

- Aprobación de los cálculos de estabilidad de los buques de eslora mayor o igual de 24m (Pasaje mayor de 12m).
- Aprobación de los cálculos de estabilidad para el transporte de grano a granel.
- Aprobación del Certificado Internacional de líneas de Carga de 1966.
- Aprobación del certificado Internacional de Arqueo de 1969.

En el ámbito del soporte informático, resulta imprescindible la compra y actualización del siguiente software:

- Renovación y mantenimiento del Software Sistema FORAN.

1.7 Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad, su alcance es el siguiente: Procesos de titulación y de formación marítima, actividades inspectoras, auditoría, certificación y autorizaciones a buques sometidos a convenios internacionales IMO desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.

Se provenía de dos sistemas de Gestión de la Calidad:

- El de las actividades inspectoras, que incluyen las inspecciones, auditorías, certificación y autorizaciones realizadas desde Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima a buques sometidos a Convenios IMO. La certificación inicial fue realizada por Lloyd´s Register Quality Assurance en mayo de 2013, de acuerdo con la norma de sistema de gestión de calidad ISO 9001:2008.
- El de los procesos de titulación y formación marítima. La certificación inicial fue realizada por Bureau Veritas en diciembre de 2003, de acuerdo con la norma de sistema de gestión de calidad ISO 9001:2000.

La certificación satisface el requerimiento normativo impuesto por la Directiva 21/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, la cual en su artículo 8 exige “elaborar, implantar y mantener un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la administración competente en materia de abanderamiento”. Este requerimiento fue a su vez transpuesto al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 799/2011, de 10 de junio, por el que se establecen las obligaciones que incumben al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina sobre buques españoles.

En su disposición adicional única establece que: “La Dirección General de la Marina Mercante, con anterioridad al 17 de junio de 2012, elaborará, implantará y mantendrá un

sistema de gestión de la calidad para las actividades de inspección, auditoría y certificación de buques y tripulación relacionadas con los convenios internacionales especificados en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en su parte 1. Dicho sistema de gestión de la calidad se certificará con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables".

Tras la auditoría realizada en el período del 25 abril a 21 de mayo de 2018 se certifica la integración de ambos sistemas bajo la norma ISO 9001:2015. Ya que a partir de septiembre no se podía estar certificado bajo la norma ISO 9001:2008. Dicha auditoría resultó sin no conformidades.

La integración se ha realizado unificando manual y procedimientos generales del Sistema de Gestión de Calidad, dejando los procedimientos relacionados con la prestación de servicios independientes. Para ello se ha adecuado la aplicación que gestiona los hallazgos de tal modo que se pueda discernir si provienen de actividades inspectoras o de titulaciones y formación marítima.

Se ha adecuado la documentación del sistema para dar cumplimiento a los requisitos provenientes de la versión 2015 de la norma ISO 9001, entre ellos destacamos:

- El procedimiento de cualificación de inspectores se realiza basado en el Código III.
- Se ha realizado un estudio de los riesgos y oportunidades de la prestación de servicios por procesos.
- Se ha estudiado el contexto y partes interesadas de la Organización.
- Se ha especificado los tipos de comunicación que se emplean en la Dirección General de Marina Mercante.

Por otro lado, se ha realizado una revisión de las solicitudes que están colgadas en la sede electrónica para que todas tengan el mismo formato y que haya una solicitud para cada trámite del que es competente la Dirección General de la Marina Mercante, de tal forma que el procedimiento de otros trámites sea usado en casos excepcionales. Esto permitirá que sea más fácil la segregación de los expedientes.

Posteriormente está previsto un estudio de la modificación de la estructura de la intranet para que sea más fácil el acceso a la documentación de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.

Y se colabora en el diseño del módulo de gestión de deficiencias e importación y exportación de informes de inspección y auditoría.

En el periodo de 1 de octubre a 30 de noviembre de 2019 se han realizado las auditorías internas a 7 Capitanías Marítimas, siendo el resultado:

- En los procesos de prestación de servicios:
  - En actividad inspectora: se detectaron 9 hallazgos, de los cuales 4 son no conformidades y 5 observaciones.
  - En titulaciones: se detectaron 8 hallazgos, de los cuales son 1 no conformidad y 7 observaciones.
- En los procesos de soporte: se detectaron 2 hallazgos que fueron calificados como observaciones.

Las labores principales que se realizan para el mantenimiento del sistema de gestión de calidad son:

- Establecimiento de objetivos anuales de Calidad.
- Seguimiento de los objetivos de Calidad para ver su grado de implantación.
- Gestión y seguimiento de los indicadores de control de los procesos del sistema.
- Realización de encuestas de satisfacción tanto a los administrados como a los Centros de Formación (en años pares al ciudadano).
- Seguimiento de las no conformidades y acciones correctivas.
- Control de los registros de calidad y de sus procesos.
- Evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades de los procesos desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.
- Elaboración de estadísticas que reflejan la carga de trabajo y la eficiencia de los procesos.
- Revisión por la Dirección del sistema.
- Análisis de las quejas que afectan a los procesos certificados.

Además de las labores propias de la certificación del sistema de calidad, dentro de las tareas del área de calidad se encuentran también las siguientes:

- Verificación del grado de implantación de los instrumentos OMI.
- Se está implantando el procedimiento de cualificación de inspectores. Mejorando el archivo y registro de la documentación relativa a su formación y experiencia. Se

está desarrollando una aplicación que permita la gestión de las cualificaciones tanto de inspectores como de auditores en las tareas relacionadas con los convenios internacionales OMI. De tal forma que se puedan guardar evidencias de los cursos e inspecciones realizadas. Se espera que esté totalmente operativo en 2021. A día de hoy se está haciendo la carga inicial de datos y viendo si hay inconsistencias.

- Preparación para la auditoría de la OMI que será realizada en agosto de 2021. Se ha creado un grupo de trabajo para gestionar las tareas a realizar antes de dicha auditoría y para que detecten los puntos débiles de la Organización.
- La participación en grupos de trabajo para la implantación del MLC en la flota pesquera, acudiendo a reuniones mantenidas con otros ministerios implicados.
- Coordinación y supervisión de las auditorías que se realizan de la Gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) y ejecución de las auditorías a las Compañías que radican en Madrid.
- Control y gestión de las inspecciones que se realizan en el extranjero.

1.8 Departamento de buques en servicio

Es esencial el contar con un departamento que pueda dar apoyo técnico necesario a las Capitanías Marítimas y a los Servicios Centrales interpretando la normativa técnica en vigor, efectuando apoyo a los inspectores durante sus inspecciones, y que, al mismo tiempo, pueda dar soporte cuando sea necesario a las propuestas técnicas que España presente tanto en Bruselas como en la Organización Marítima Internacional (OMI). Se desarrollan también funciones de apoyo técnico al Área de inspección operativa.

El departamento es responsable de la supervisión y auditoría de algunos certificados internacionales de los buques en primera emisión que realizan las Capitanías Marítimas y la emisión del resto de certificados internacionales, así como otros trámites relacionados con la inspección, como concesión de prórrogas, exenciones, gestión de inspecciones de buques en el extranjero. Asimismo, también es responsable de los equipos marinos de acuerdo a la Directiva europea relacionada.

Para el desarrollo de sus labores es esencial la gestión y las inversiones relacionadas con el mantenimiento de una base de datos accesible online y de uso interno, de normativa marítima, que incluya las interpretaciones y escritos emitidos por la administración marítima, así como la compra o actualización de diversos manuales en formato papel o electrónicos de documentación técnica y legislación.

1.9 Departamento de tráfico marítimo.

En el Área de Tráfico Marítimo se realizan las siguientes funciones:

1. Control de las líneas regulares de cabotaje:

Lo que conlleva la elaboración de la estadística anual de líneas de cabotaje según normativa nacional, la elaboración de formularios y plantillas para recopilación de datos estadísticos anuales. El control mensual de las líneas de cabotaje de pasaje. Las notificaciones de nuevas líneas e incorporaciones de buques a líneas regulares de cabotaje. El control de obligaciones de servicio público en líneas de interés público según normativa nacional.

2. Contratos de servicio público en líneas regulares de cabotaje:

Que implica la preparación de memorias económicas y pliego de prescripciones técnicas de contratos de servicio público. La asistencia a mesas de contratación. La elaboración de las Resoluciones de modificaciones de horarios, refuerzos y sustituciones de buques y el control de cumplimiento y gestión mensuales de los contratos de servicio público, así como la elaboración de la propuesta de penalidades a aplicar cuando existe un incumplimiento del contrato.

3. Derechos de los pasajeros:

Se lleva a cabo la gestión de reclamaciones de pasajeros relacionadas con la seguridad marítima y/o con la accesibilidad en los buques de pasaje, según normativa nacional e internacional.

4. Certificación:

Emisión de los certificados del convenio de Atenas y del Reglamento 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

5. Operación Paso del Estrecho:

Conlleva la elaboración del Plan de Flota, teniendo en cuenta el Convenio con el Reino de Marruecos. La elaboración de la Resolución de Intercambio de billetes, regulada en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El control y seguimiento del cumplimiento de dicho Plan de Flota. Mantenimiento de reuniones con las navieras españolas y marroquíes a tal efecto.

6. Dispensa de bandera:

Los tráficos de cabotaje nacional se encuentran protegidos por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estando reservados a buques de banderas de países de la Unión Europea. En caso de no poder cubrirse dichos tráficos por buques de bandera comunitaria se lleva a cabo un procedimiento de dispensa de bandera que implica la elaboración de modelos de solicitudes, la recepción de excepciones y casos especiales, así como reuniones con las asociaciones de navieras y las propias navieras. Trimestralmente, las Capitanías Marítimas presentan un resumen de las dispensas autorizadas en ese periodo.

7. Autopistas del mar:

Desde el Área de Tráfico Marítimo, se participa en aquellas reuniones y proyectos destinados a la promoción de las autopistas del mar y el Short Sea Shipping, que incluye la Despacho de buques.

8. Despacho de buques:

Apoyo técnico a las Capitanías Marítimas en temas relacionados con el despacho de buques pesqueros y mercantes. Asistencia a otras administraciones en temas relacionados tanto con el despacho y enroles de tripulaciones a bordo de buques de bandera española.

9. Registro de consignatarios:

Elaboración y publicación de la base de datos con los consignatarios inscritos. Actualización y mantenimiento del registro de consignatarios. Intercambio de información con las entidades gestoras de los puertos, tanto de titularidad autonómica como estatal.

10. Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo:

En materia de titulaciones náuticas, la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendada la gestión de las titulaciones profesionales y las de la náutica de recreo, y lleva a cabo la realización de exámenes para la obtención de titulaciones de recreo que se convocan en Madrid y en otras comunidades autónomas que no tienen transferida esta materia. Además, tiene encomendada la homologación y supervisión de los centros que imparten formación marítima profesional y de recreo.

La actividad desarrollada por la Dirección General de la Marina Mercante, en cuanto a la gestión de titulaciones profesionales de la marina mercante, certificados de especialidad de la gente de mar y titulaciones de recreo, expedidos en el año 2019, figura en esta tabla:

	Número
Títulos profesionales	10.278
Títulos de recreo	19.515
Certificados de especialidad	32.616
Libretas marítimas y Libretas DIM	6.927

Por otra parte, se coordina la celebración de pruebas de aptitud para las titulaciones profesionales superiores, las de habilitación para el ejercicio de Capitán y Primer Oficial en los buques españoles a los poseedores de titulaciones extranjeras con esa competencia, las de Prácticos de Puerto, las de Patrón del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y las pruebas de conocimiento necesarias para la obtención del certificado de patrón profesional de embarcaciones de recreo.

Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante el ejercicio de las funciones relacionadas con el desarrollo y ejecución de las pruebas, debiendo atender los gastos derivados de dietas y asistencias a los tribunales calificadores. El número de candidatos en los exámenes de titulaciones de recreo fue de 4.180 durante el año 2019 (convocatorias abril, junio, octubre y diciembre). Para 2020, estaba previsto realizarse, al igual que en los años anteriores, cuatro convocatorias de examen. No obstante, debido al estado de alarma declarado por la pandemia del COVID-19, solo se realizarán dos exámenes en el segundo semestre (convocatorias octubre y diciembre).

Manteniéndose en el ejercicio 2020 la tendencia observada en el ejercicio anterior, atender esta demanda exige mantener los tribunales de examen, con los gastos derivados de material, dietas y asistencia a los tribunales calificadores, y de los locales en los que se realizan las pruebas.

La gestión de titulaciones profesionales debe contar y mantener una certificación de acreditación de la calidad de los procedimientos, basada en la realización de auditorías de procedimientos externas e internas. En este sentido, en diciembre de 2003, se consiguió este objetivo logrando el Certificado de Aprobación de Bureau Veritas de acuerdo con la norma de sistema de gestión de calidad ISO 9001. Desde entonces se ha ido renovando esta certificación y actualizándose a las sucesivas versiones de la norma (ISO 9001:2008 e ISO 9001:2015). El certificado actual, emitido por Lloyd´s Register Quality Assurance tiene una vigencia hasta el 1 de marzo de 2022.

Durante el ejercicio 2020 se continuará con la sustitución de la libreta marítima por el nuevo documento del marino, a que nos obliga una vez ratificada la Convención nº 185 de la O.I.T. sobre los documentos de identidad de la gente del mar.

11. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad en los procesos de titulación y formación Marítima AFM.

La certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:2000 en los procesos de Titulación y Formación Marítimo profesional se obtuvo por primera vez el 30 de diciembre de 2003. Dicha certificación se obtuvo para satisfacer los requerimientos del Convenio Internacional STCW, 1978, en su forma enmendada en 1975, y de la Directiva 2001/95 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. Desde entonces se ha renovado cada tres años, primero en la versión ISO 9001:2015 . Actualmente está integrada, tal y como se especifica en el punto 1.7.

Las principales actuaciones que se realizan dentro de este sistema son:

- Establecimiento de objetivos anuales de Calidad tanto en Servicios Centrales como en las Capitanías Marítimas.
- Desarrollo de los mismos en Planes Específicos de Calidad que se concretan principalmente en el Plan Anual de visitas de inspección a centros homologados para la impartición de formación marítima profesional.
- Seguimiento de los mismos mediante los indicadores de calidad implantados.
- Realización de encuestas de satisfacción tanto a los administrados como a los Centros de Formación.
- Seguimiento de las no conformidades y acciones correctivas.
- Control de la formación en calidad de las personas que prestan sus servicios en los procesos de titulación y formación marítima profesional.
- Control de los registros de calidad y de sus procesos.
- Evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades de los procesos desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.

12. Gestiones en relación con la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos de los buques.

En el 2019 se hicieron 209 a flota española y 5 a extranjeros, en total 214. Para el 2020 se estiman las mismas inspecciones que en el año 2019, es decir, 209 a flota española y 5 a extranjeros, en total 214.

Aprobación de los Planes Interiores Marítimos de los Puertos de Interés General, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina. Para la aprobación de los mismos es conveniente la realización de un ejercicio previo para comprobar la adecuación de los medios de lucha contra la contaminación disponibles en el puerto, normalmente los costes de estos ejercicios son sufragados por el mismo puerto. A fecha de 6 de febrero de 2020, lo tienen aprobado los puertos de A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Carboneras, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Gandía, Gijón, Huelva, La Gomera, La Palma, Las Palmas, Mahón, Málaga, Marín, Melilla, Motril, Palma de Mallorca, Pasajes, Sagunto, San Cipriano, SC de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarifa, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía.

13. Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

Enfocada a gestionar, coordinar y procedimentar, principalmente, la actuación en las diferentes capitanías y distritos marítimos relativos a abanderamientos, bajas y actuaciones intermedias durante la vida del buque o embarcación, inscripción de embarcaciones de recreo y motos náuticas así como el Registro de Empresas Navieras, ya sean dichas actuaciones derivadas del registro ordinario o del registro especial de Canarias.

Abanderamientos: Los procesos de abanderamiento que se inician requieren de un examen exhaustivo de la documentación del buque difiriendo ésta si es debida a construcciones nacionales, extranjeras, en serie, por aficionados, importaciones de recreo o provenientes de otras banderas, subastas, hallazgos, etc. Así mismo, la tipología del buque a abanderar hace que sea necesario tener comunicación con otros Ministerios como puede ser el caso de buques pesqueros o embarcaciones de recreo. Dentro del abanderamiento a su vez, se da una matrícula al buque, imprescindible para que éste quede bien registrado y anotándose todo tipo de características del buque/embarcación, distintivo de llamada, numero OMI, número NIP, distintivo EAV, clasificación administrativa, clasificación SOLAS, etc en la hoja de asiento correspondiente, necesaria además para la inscripción posterior en el Registro de Bienes Muebles en el caso de buques/embarcaciones que realicen algún tipo de tráfico comercial.

Bajas: La tramitación de las bajas (cambios de pabellón, desguaces, siniestro u oficio) también requiere de una adecuada coordinación tanto a nivel interno (dentro de la propia administración marítima) como externo. Dicho hecho se debe a la necesidad de

solicitud de informes a otros organismos como pueden ser la Direción General de Ordenación de Pesquera, Instituto Social de la Marina, SASEMAR, así como la coordinación de la documentación con Exteriores en el caso de que la baja del buque se lleve a cabo en un país extranjero.

Vida intermedia del buque: todo cambio en las características del buque conlleva una adecuada anotación en la hoja de asiento. A su vez, es necesaria, en la mayor parte de las ocasiones, la comunicación de esta información a otros organismos como pueden ser la Dirección Genera de Ordenación Pesquera y RBM para su adecuación en los registros de su competencia. Desde el área del registro central de buques se coordinan dichas actuaciones. También es competencia de esta área la actualización de datos referentes a cambios de propietario (compraventa, subasta, fallecimiento) siendo necesario la actualización y adecuación de formularios que ayuden al interesado en la puesta al día de la documentación de la embarcación.

Mejora de los procedimientos de inscripción de embarcaciones no sujetas a matriculación y registro de motos naúticas así como propuestas de mejora en las respectivas aplicaciones informáticas.

El Registro de Empresas Navieras y todos los cambios relativos a CIF, denominación social, domicilio es otra labor del área junto con la adecuada coordinación en las capitanías marítimas para su debida adecuación en las hojas de asiento de los buques, embarcaciones y motos náuticas de su propiedad.

Así mismo, de forma habitual, se facilita información de peticiones provenientes de Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, AEAT, TGSS, Justicia, etc necesaria apara que puedan llevar a cabo sus investigaciones.

2. NORMATIVA MARITIMA Y COOPERACION INTERNACIONAL

2.1 Normativa Marítima.

La aprobación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, supuso la culminación de un trabajo liderado por el Ministerio de Justicia, con el objeto de actualizar, entre otras materias, el Libro III del Código de Comercio de 1885, y en cuya realización la Dirección General de la Marina Mercante ha participado activamente, desde el seno de la Comisión General de Codificación hasta su aprobación definitiva.

Como resultado de dicha entrada en vigor de la citada norma y de los plazos establecidos para adaptar los cambios que se han producido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto

Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la labor normativa futura a desarrollar, directa o indirectamente con la colaboración de esta Dirección General, se estima que será objeto de un incremento sustancial respecto a las actuaciones de elaboración normativa, que normalmente viene realizando, relativas al transporte marítimo, seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, ya sean normas reglamentarias de desarrollo directo de las disposiciones legales antes mencionadas o bien las aprobadas como consecuencia de la incorporación al ordenamiento jurídico español de Directivas comunitarias o de Instrumentos internacionales que afectan a estas áreas.

Sobre la base de estas dos leyes se pretende, en una primera fase, llevar a cabo una actualización de diversas normas reglamentarias, en relación con las cuales existe una cierta urgencia al objeto de proporcionar un mejor marco normativo al sector marítimo español. Entre las normas que se impulsan en estos momentos está la de modernización de las normas correspondientes a las titulaciones profesionales de la marina mercante, la verificación de la masa bruta de los contenedores, la ampliación de las inspecciones a cargo de las organizaciones reconocidas, la actualización de las normas de seguridad de las embarcaciones de recreo y de las motos náuticas y del régimen de sus inspecciones. Ya se ha llevado a cabo la regulación de las habilitaciones anejas a las titulaciones de recreo y la actualización de las condiciones de seguridad de las motos náuticas y de las condiciones de seguridad de las actividades de buceo en aguas marítimas españolas.

Y en una segunda fase, es importante abordar un proceso de simplificación de esas normas reglamentarias que supere el exceso de reales decretos existentes en la actualidad, adolece de una falta de coordinación, desfase y exceso de cargas para el sector. Así se hará en breve con la normativa actualmente dispersa en materia de náutica de recreo.

Junto a lo anterior, se acaba de iniciar la tramitación de un anteproyecto de ley que pretende modificar tanto el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante como la Ley de Navegación Marítima. El propósito es actualizar algunos contenidos claramente desactualizados (como es el régimen de las tasas de la Marina Mercante) o en los que se han detectado diversas disfuncionalidades.

2.2 Actividad internacional

En el ámbito internacional esta Dirección General desarrolla una intensa actividad tanto en las instituciones y países europeos ante la Organización Marítima Internacional (OMI) y ante la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Dentro de la actividad internacional la estrategia que debe desarrollar la Dirección General de la Marina Mercante pasa por la permanencia estructural en foros indispensables del ámbito marítimo y la presencia puntual en lugares donde se deba de manifestar criterio o influir en el proceso de toma de decisiones.

En este sentido se considera de interés estructural la participación en la OMI y en los órganos de la U.E. con competencia en política marítima.

I. OMI.

La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. Entre ellos se puede mencionar:

- El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el comité principal que lleva gran parte de los asuntos técnicos sobre seguridad marítima por intermedio de varios Subcomités cuyos nombres revelan las materias técnicas de que se ocupan.
- El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación.

Estos dos comités cuentan con varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan:

Transporte de cargas y contenedores (CCC), Factor humano, formación y guardia (HTW), Implantación de los instrumentos de la OMI (III), Navegación comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR), Prevención y lucha contra la contaminación (PPR), Proyecto y construcción del buque (SDC), Sistemas y equipo del buque (SSE).

- El Comité Jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el Torrey Canyon en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente; se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.
- El Comité de Cooperación Técnica coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo.
- El Comité de Facilitación se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques.

Los comités y subcomités especializados de la OMI están integrados por representantes de los Estados Miembros.

En el calendario anual de reuniones previstas para el año 2020 hay programadas 36 reuniones del Consejo, Asamblea, Comités, Subcomités, diferentes grupos de trabajo y otros eventos especiales. Este número de reuniones tanto para 2020 como para 2021 se ha visto afectado por la pandemia originada por el COVID-19, lo que se ha traducido en que muchas de ellas se hayan visto sustituidas por reuniones a través de internet.

Si bien el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuenta con una representación permanente ante la OMI formada por 2 personas, el Consejero de Transporte, el Agregado de Asuntos Marítimos y una persona adicional con participación puntuales, el Agregado de Transportes e Infraestructuras, que participan en estas reuniones, en muchos casos se hace imprescindible la asistencia de personal técnico experto de esta Dirección General que asista a las mismas dada la importancia para la flota y los armadores españoles de los acuerdos que allí se alcanzan. Hay que recordar que las normas que se aprueban en la OMI son de obligado cumplimiento para los Estados Miembros. Además, tras la firma en 2019 del nuevo convenio de cooperación técnica con la OMI se van a ir definiendo proyectos de cooperación y a proceder a su desarrollo.

Al objeto de asegurar la mejor coordinación de toda la actividad internacional en el ámbito marítimo se ha puesto en marcha un calendario común de reuniones en las que participa personal de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), que permite saber los asistentes a las reuniones y acceder a la documentación de las mismas.

Por lo demás, destacar el trabajo de coordinación que se lleva a cabo por la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, que se desarrolla a través de un estudio de los informes que acompañan a cada reunión y la determinación de sus aspectos más importantes para ponerlos en conocimiento de las distintas unidades a las que afecta y cuyo trabajo se facilita de manera considerable.

II. UNIÓN EUROPEA.

En el ámbito marítimo se destacan los siguientes bloques:

II.I. Política Marítima Integrada (PMI).

La Política Marítima Integrada es una importante herramienta para alcanzar los objetivos de la estrategia 2020 de la Unión Europea. La importancia de los mares y océanos europeos en la economía, sostenibilidad y prosperidad de Europa ha hecho necesaria una aproximación estratégica de Europa hacía los asuntos marítimos. La agenda marina y marítima para el crecimiento y la creación de empleo ha dado con la Declaración de Limasol

en octubre del 2012 un gran paso adelante para el desarrollo y aplicación de esta nueva política.

El núcleo de la PMI lo configuran tres iniciativas transversales que versan sobre el intercambio de información sobre vigilancia marítima, la organización de los datos sobre el medio marino y la planificación marítima espacial.

Asimismo, se han ido creando estrategias regionales con el objetivo de favorecer el desarrollo de cada región según sus especiales características, son especialmente importantes para España la Estrategia Atlántica y la Estrategia Mediterránea. La Comisión tiene asignado un fondo monetario para que dentro de cada estrategia se realicen Eventos y se subvencionen proyectos que permitan la utilización de los recursos marinos y marítimos de una manera sostenible, siendo especialmente interesantes los proyectos relacionados con el Turismo marino y marítimo sostenible, Energía marina renovable y Conocimiento Marino. Más concretamente y en relación a las estrategias regionales por cuencas marítimas destacamos:

Foro Atlántico

Este es un grupo que se ha creado para tratar los asuntos relacionados con la Estrategia Atlántica. Este grupo se reúne una vez al trimestre para debatir los asuntos relacionados con esta estrategia. A estas reuniones asiste personal de la Dirección General de la Marina Mercante.

España ha presentado un gran número de proyectos y se considera muy interesante para el sector conseguir financiación para ellos.

Política Marítima Integrada del Mediterráneo:

Un aspecto importante de la estrategia Mediterránea es que busca un acercamiento a los países mediterráneos no europeos, Egipto, Túnez, Argelia, Marruecos, haciendo especial hincapié en el desarrollo de proyectos conjuntos que serían subvencionados por la Comisión. Esta Dirección general dada su especial conexión con Marruecos en temas marítimos está muy interesada en presentar algún proyecto de este tipo con Marruecos.

El grupo se reúne una vez al trimestre y asiste personal de esta Dirección General.

La Comisión cuenta con un Grupo de Expertos sobre Política Marítima Integrada en la que participan los expertos de los Estados Miembros. Este Grupo se reúne cada dos o tres meses para intercambiar información sobre el progreso y los avances realizados en la Política Marítima tanto a nivel nacional como comunitario y proporciona además una base para el intercambio de las mejores prácticas.

La delegación española que asiste a estas reuniones está formada por funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, que actúa como “focal point” en España para la Política Marítima Integrada, funcionarios del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Ministerio de Defensa, del Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dada la cantidad de temas que se tratan, que son competencia de este centro directivo, la Dirección General de la Marina Mercante participa en estas reuniones con el fin de conocer de primera mano los avances que se están realizando.

Aprovechando el impulso generado por el principio inspirador de la Política Marítima Integrada, se aprobó en el 2014 la Estrategia Europea de Seguridad Marítima y su Plan de Acción. Durante el 2016, 2017, 2018 y 2019, la Comisión Europea ha estado analizando la implementación de la citada estrategia y su plan, para lo que, tanto a nivel de grupo de expertos, como a nivel de Consejo de la Unión Europea, se han dinamizado encuentros multilaterales con el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación para fijar la postura española en temas de seguridad marítima. Así mismo se está reforzando la presencia de la administración marítima en foros internacionales como parte imprescindible del binomio civil-militar. A estos foros acude la Guardia Civil, la Armada, SASEMAR, representantes de la Dirección General de la Marina Mercante.

Proyecto EU CISE 2020 Proyecto europeo de intercambio de datos relativos a la actividad marítima.

El objetivo de los trabajos de la Política Marítima Integrada, y de la propia Estrategia de Seguridad Marítima Europea es conseguir una mayor coordinación entre las autoridades competentes para favorecer el intercambio de información sobre las actividades que se desarrollan en la mar con repercusiones en la seguridad y protección marítimas, control de fronteras, contaminación marina, control de pesca, defensa e intereses económicos de la UE, con el fin de facilitar la toma de decisiones adecuadas. En este contexto, se crea el CISE (Entorno Común de intercambio de información sobre cuestiones marítimas), con el objetivo de que se convierta en un entorno que optimice los procesos para el intercambio de información.

El proyecto EUCISE 2020 debe dar respuesta tecnológica a la puesta en marcha del CISE. El “grant agreement” de este proyecto se firmó en noviembre de 2014, el proyecto tiene una duración de 2 años comenzando en marzo de 2015. En el proyecto participan SASEMAR y esta Dirección General junto con la Guardia Civil, la Armada, SEGEPESCA y Aduanas. El trabajo está dividido en varios paquetes y están previstas varias reuniones al

año, ya que en el proyecto participan también otros países y está liderado por Italia. En el Proyecto participa esta Dirección General.

Una vez concluido el proyecto EUCISE2020, la Comisión está organizando la siguiente fase de implementación operacional del CISE. El principal objetivo de esta fase de transición es dar más apoyo a los esfuerzos de los Estados Miembros para implementar la interoperabilidad del sistema en el sistema de cada uno de los Estados. Por ese motivo se ha decidido que sea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) quien coordine a partir de ahora esta fase.

Las actividades y la gobernanza específica de la fase de transición se sometieron a discusión durante las sesiones del Sub-grupo “Member States Expert Sub-Group on Integration of Maritime Surveillance and Security (MSEsG)” y el Grupo de Amigos de la Presidencia para el EUMSS también fue informado puntualmente de ello. La estructura de gobierno diseñada para la fase de transición prevé el establecimiento del "CISE Stakeholders Group", que será responsable de proporcionar las directrices y orientaciones necesarias. Entre los miembros de este grupo están los Estados Miembros, agencias relevantes de la UE (EMSA, EFCA, EBCGA, EDA, SatCen), la Comisión y el EEAS. Cada Estado debe designar un Representante Principal y un Sustituto para el CISE Stakeholders Group. En el caso de España, el Representante Principal es un miembro de la Dirección General de la Marina Mercante. Éstos, asistirán a reuniones periódicas en la sede de EMSA o en Bruselas, que serán unas cuatro al año.

Proyecto SHAREMARE:

El proyecto SHAREMARE da continuidad a nivel nacional del EUCISE2020, pretende desarrollar una plataforma de información compartida y desplegada en un marco real. A nivel nacional, esta plataforma se convertirá en el marco CISE para que Guardia Civil, SASEMAR-Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado y SEGEPESCA trabajen conjuntamente en operaciones comunes y compartan información valiosa para el desarrollo de su actividad cumpliendo al mismo tiempo con los compromisos de EUCISE.

Foro de Guardacostas Europeo (ECGFF):

El Foro de Guardacostas Europeo es un foro independiente, amparado por FRONTEX y formado por los responsables de los Guardacostas o equivalentes en cada país miembro de la UE y estados Schengen asociados. El Foro promueve la coordinación y cooperación a través de todas las políticas y áreas operacionales y la mejora de la implementación de la legislación en vigor en materia de funciones guardacostas, en un

momento en el que preocupa la gestión de las fronteras exteriores de Europa, así como las lagunas en los mecanismos existentes.

El foro convoca varias reuniones al año, así como también seminarios y reuniones de expertos en donde se hace necesaria la presencia de personal de esta Dirección General.

II.II. Transporte Marítimo.

En el Grupo de transporte marítimo, además de tratar los asuntos relativos a las reuniones de la OMI y coordinar la postura a defender durante las mismas, este año se va a estudiar el “Reglamento por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos” y una serie de directivas sobre seguridad de pasajeros que naveguen en buques de pasaje. Asisten a las reuniones personal de esta Dirección General.

II.III. EMSA.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) se creó en 2003 y se encarga de prestar apoyo técnico y dar asesoramiento a la Comisión Europea y los Estados miembros en ámbitos clave de la seguridad y de supervisar la correcta aplicación de la legislación comunitaria por los diferentes Estados miembros y las organizaciones comunitarias en los ámbitos de la seguridad marítima, contaminación por buques y protección marítima.

También tiene responsabilidades en la prevención y la lucha contra los vertidos de hidrocarburos, el control de los buques y la identificación y el seguimiento de buques a larga distancia (LRIT). Las principales actividades de la EMSA son:

- Ayudar a evaluar las sociedades de clasificación que figuran como organizaciones reconocidas" por los países miembros de la UE.
- Ayudar a evaluar los sistemas de formación y certificación marítimas en los países que no pertenecen a la UE.
- Verificar que los buques que lleguen a los puertos de la UE sean convenientemente inspeccionados.
- Inspeccionar los sistemas nacionales de seguimiento del tráfico marítimo y las instalaciones de recepción de residuos y los planes para su manipulación en los puertos de la UE.
- Proporcionar ayuda para la investigación uniforme de los accidentes marítimos que se produzcan en toda la UE.

- Impartir formación y promover el intercambio de buenas prácticas sobre aspectos de seguridad y protección marítima y cuestiones medioambientales.
- En caso de grandes vertidos, la EMSA puede desplazar, en cuestión de horas y a cualquier país de la UE, buques que presten servicios de recogida de petróleo en el mar.

Consejo de Administración, Cooperación Técnica y Formación:

Su Consejo de Administración se reúne tres veces al año. Para 2020, como en años anteriores, se prevén sesiones trimestrales en marzo, abril y noviembre. Se considera indispensable la asistencia a todas ellas, dada la importancia de sus decisiones, siempre asiste personal de la Dirección General de la Marina Mercante al más alto nivel.

Grupo de Cooperación Técnica CNTA:

Tiene el objetivo de consensuar con los Estados Miembros la programación y carga docente de los cursos que ofrece la EMSA cada año y acude un representante de la Dirección General. Se reúne una vez al año de forma ordinaria en el mes de septiembre-octubre, pudiendo convocarse de forma extraordinaria cuantas veces se estime oportuno.

Cursos de formación y *workshops* (talleres):

El Departamento de Formación de EMSA organiza una media de 12 cursos de formación al año, a todos estos cursos invitan a un funcionario por Estado Miembro al que financia el viaje. También organiza cursos de formación específicos para los Inspectores MOU, para los inspectores que trabajan en las Comisiones de Investigación de accidentes, Cursos sobre Equipos Marinos, Cursos sobre inspecciones de azufre del combustible de los buques, SafeseaNet, etc. En total otros 10 o 12 seminarios y talleres a los que asiste el personal técnico experto de esta Dirección General.

La EMSA al ser una agencia que depende de la Comisión recibe encargos de la misma para estudiar y poner en marcha novedades técnicas que hagan el transporte marítimo más seguro, eficiente y respetuoso con el medio ambiente. En este sentido cabe destacar la creación de un grupo de expertos para estudiar la introducción del LNG como combustible en los buques, este es un tema de máxima actualidad en el que están interesadas varías empresas españolas y a las reuniones asiste un funcionario de esta Dirección General.

II.IV. Comité COSS.

Este Comité fue establecido por el Parlamento Europeo y del Consejo a través del Reglamento del 2099/2002, del 5 de noviembre. Es un Comité eminentemente legislativo

en el que se discuten las modificaciones a la normativa existente, así como se propone y se evalúa la necesitad de nuevos instrumentos legislativos.

El Comité, como ha sucedido en el 2018, ha realizado 2 reuniones el 2019, en los meses de marzo y noviembre, correspondientes a la 45 y 46 ediciones. En el 2020 tambien se realizarán dos reuniones.

Los temas a tratar afectan a todas la funciones técnicas de las subdirecciones de la Dirección General de la Marina Mercante así como algunos organismos externos como la Comisión nacional de investigación de accidentes e incidentes marítimos, por ello se coordina desde la S. G. de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, que en colaboración con los responsables de las distintas actividades prepara la reunión concretando la postura española sobre cada uno de los puntos que se incluyen en el orden del día de cada reunión. Asiste un representante de la Dirección General de la Marina Mercante.

Durante el 2018, 2019 y 2020 se han discutido varias decisiones para reconocer a los certificados de marinos de terceros países de acuerdo con el Convenio STW y sobre la posibilidad de modificar la normativa sobre seguridad en buques de pasaje, para lo cual se ha creado un grupo de trabajo, que se ha estado reuniendo varias veces a lo largo del año. Se está trabajando sobre la aplicación de la Normativa sobre puertos de refugio, equipos marinos o sobre Organizaciones Reconocidas. También se están revisando varias Directivas y Reglamentos para actualizarlas introduciendo las nuevas reglas aprobadas por la OMI. Se prevé continuar con esta actividad para el 2021.

Hay que recalcar que las decisiones que se toman en dicho Comité no son objeto de debates ulteriores, siendo publicados en el DOUE con el consiguiente valor normativo para los Estados Miembros, lo cual hace imprescindible la asistencia a sus reuniones.

II.V. Grupos de Trabajo de la Comisión Europea.

La Comisión Europea, en el proceso de elaboración normativa crea Grupos de Trabajo que formulan opiniones útiles para elaborar proyectos de Directivas o de Reglamentos que posteriormente van a ser discutidos por el Consejo.

Hay determinadas directivas, por ejemplo sobre seguridad de buques de pasaje, equipos marinos, Directiva 1999/32/EC, de 26 de abril, enmendada, y la Directiva (UE) 2016/802, de 11 de mayo, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, Reglamento UE 2015/757, de 29 de abril, para seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO_2 de los buques, o sobre motores cuyo combustible sea el GNL, para lo que la Comisión creo el Foro para un Transporte Marítimo

Sostenible (European Shipping Sustainable Forum), con un fuerte impacto en sectores económicos de nuestro país y es fundamental intentar acomodar los proyectos a nuestros intereses, tanto participando activamente en tales foros como propiciando alianzas con Estados miembros que tengan intereses similares a los nuestros. A estas reuniones de trabajo de la Comisión no suele asistir nadie de la REPER, tanto por imposibilidad de agenda, como por su marcado carácter técnico. En consecuencia, se revela imprescindible la presencia de personal técnico experto de la Dirección General de la Marina Mercante en tales reuniones.

2.3 Expedientes Sancionadores.

Dentro del ámbito de la Marina Civil, el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece y regula la potestad sancionadora de la Administración en su ámbito competencial, norma que se ve complementada por el Anexo II del Real Decreto 1772/94, de 5 de agosto, que aprueba el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 26 de noviembre. Todo ello, teniendo en cuenta que, desde el 2 de octubre de 2016, entró en vigor la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. La primera de las normas, integra las normas que rigen la relación de los ciudadanos con las Administraciones, y la segunda, es comprensiva del régimen jurídico de las Administraciones Públicas.

El Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece la obligatoriedad de ejercer la potestad sancionadora, así como de generar las denuncias que sean del caso y atender aquellas que las autoridades marítimas, y los funcionarios vinculados a ellas presentan, descartando con dicho mandato cualquier vis potestativa que la Administración Marítima pudiera advertir tras conocer, bien de ciencia propia, bien por comunicación o denuncia.

Por ello, y en virtud de la obligación que establecen las citadas normas, la Dirección General de la Marina Mercante, y los servicios periféricos de la Administración Marítima (compuesta por 30 Capitanías Marítimas y 78 Distritos en todo el territorio nacional), ha venido generando una actividad creciente.

Lo precedente, debe ser puesto en relación con la escasez de personal en la Unidad de Expedientes sancionadores y la disminución del personal existente en las Capitanías Marítimas que repercute negativamente en la gestión de los procedimientos.

Debe señalarse que en junio de 2017 este Centro Directivo celebró un contrato de servicios con una duración de dos años, que fué prorrogado por otros dos años más, con objeto de paliar la situación señalada.

En materia sancionadora debe destacarse la puesta en marcha de nuevos procedimientos de control de contaminación que se desarrollan de manera homogénea por los distintos Estados miembros de la Unión Europea, como es derivado de los incumplimientos de la cantidad de azufre en el combustible de los buques.

3. Servicios e inversiones.

3.1 Sistemas de Información y Procedimientos

Con el objetivo genérico de modernizar y racionalizar la gestión de la Dirección General de la Marina Mercante con sus Capitanías y Distritos Marítimos, los Sistemas de Información están en un continuo proceso de mejora y modernización, con un enfoque hacia la optimización, tanto de la gestión propia de la Dirección General, como de la relación de la Administración con el ciudadano.

En el ejercicio 2020 se desarrollaron las siguientes actuaciones:

- Actualización y mejora de las aplicaciones de Despacho de Buques, Sistema de Información Integral del Buque, Titulaciones, Registro de Buques, Comunicaciones Internas y Expedientes Sancionadores, al objeto de mejorar las interfaces con el usuario e incrementar la funcionalidad y apoyar la toma de decisiones. Así mismo la Dirección General está inmersa en un proceso de mejora continua de la integración de dichos sistemas de información con las herramientas de la Administración Electrónica que proporciona la Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Digital (SGTIAD) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Actualización y mejora del Sistema de Información de Gestión de Ayudas estatales al transporte marítimo en servicios regulares de los españoles y extranjeros de países pertenecientes a la Unión Europea residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Así mismo en el ejercicio 2021 se va a continuar el proceso de mejora de los Sistemas de Información corporativos más estratégicos (Despacho de Buques, Sistema de Información Integral del Buque, Titulaciones, Registro de Buques, Comunicaciones Internas y Expedientes Sancionadores y el Sistema de Información de Gestión de Ayudas estatales al transporte marítimo en servicios regulares de los españoles y extranjeros de

países pertenecientes a la Unión Europea residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) que soportan la gestión y toma de decisiones en las áreas de actividad más relevantes. Entre los objetivos planteados se mantiene el de la continuación del proceso de la optimización o mejora de la integración de los sistemas de información de la Dirección General de la Marina Mercante con las herramientas de Administración electrónica que proporciona la SGTIAD del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según se vayan desarrollando nuevas funcionalidades.

Igualmente, durante el ejercicio 2021 se va a continuar con la implantación y actualización de los procedimientos que definen, uniformizan y simplifican la gestión de las diferentes unidades, Servicios Centrales y Capitanías Marítimas.

Adicionalmente a las dotaciones ordinarias se prevé que, para el Plan de Acción Departamental de Transformación Digital, será necesario un incremento de la dotación del entorno de 300.000,00 euros, ya que será preciso realizar en el marco de dicho plan y como consecuencia de su puesta en funcionamiento, nuevos desarrollos que amplíen la funcionalidad actual de los sistemas y los integren con las plataformas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3.2 Encargos.

Los Encargos que debe continuar manteniendo esta Dirección General para garantizar los servicios, que justifican la necesidad de presupuesto en este programa, están vinculadas al desarrollo y mantenimiento del Sistema de Información Integral del Buque (TRAGSATEC), y a la bonificación al transporte marítimo para residentes y familias numerosas (INECO).En 2020 se ha iniciado un nuevo encargo a INECO para el análisis de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público y el apoyo en el desarrollo de instrumentos para garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con territorios no peninsulares.

3.3 Contratos de obras y servicios.

Los Contratos que debe continuar manteniendo esta Dirección General para garantizar los servicios, que justifican la necesidad de dotaciones presupuestarias en este programa, están vinculados al desarrollo de las distintas aplicaciones informáticas no contenidas en las encomiendas señaladas en el punto anterior, a las obras de nueva construcción, reformas, ampliación o mantenimiento de las distintas unidades administrativas y a los contratos de mantenimiento, seguridad, limpieza, así como al contrato relativo a la realización de distintas actuaciones sobre procedimientos administrativos sancionadores y al contrato de gestión del sistema de control de calidad de

la Dirección General de la Marina Mercante; así como los contratos menores de obras y suministro para la adecuación de los edificios de las Capitanías y Distritos Marítimos.

Asimismo, se considera de especial interés continuar con la contratación en materia de asistencia técnica para la ayuda a la iniciación-tramitación-resolución de expedientes sancionadores por infracciones en materia de marina mercante/contaminación marina, dada la escasez de personal para tales tareas, tanto en Capitanías Marítimas como en los Servicios Centrales.

En el cuarto trimestre de 2020 esta previsto el traslado de la Capitania marítima de Las Palmas al nuevo edificio sede de la Capitanía Marítima y Centro de Coordinación de Servicios Portuarios de Las Palmas de Gran Canaria.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El centro gestor responsable de la ejecución del programa es la Dirección General de la Marina Mercante.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO
1. Gestión del Tráfico Marítimo

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-Puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Despacho de buques mercantes ,pescay recreo **(nº)**	180.000	180.055	180.000	170.000	182.000
— Despacho de buques pesqueros **(nº)**	32.00	34.17	35.000	25.500	36.000

OBJETIVO
2. Gestión del Registro de Buques

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Altas y Bajas en los Registros de Buques **(nº)**	14.000	10.460	14.000	10.000	14.000

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Registro de incidencias vida de buques **(nº)**	45.000	40.285	45.000	40.000	45.000
— Documentación Patentes de Navegación **(nº)**	12.000	12.603	12.000	10.000	12.000
— Documentación gestión Archivo General **(nº)**	1.000	387	750	250	750

OBJETIVO
3. Gestión de Titulaciones Profesionales y de Recreo

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Titulaciones profesionales gestionadas **(nº)**	14.000	10.278	12.000	9.000	12.000
— Titulaciones de recreo gestionadas **(nº)**	16.000	15.965	16.000	19.515	16.000
— Certificados de especialidad gestionados **(nº)**	53.000	32.616	45.000	20.500	45.000
— Libretas Marítimas **(nº)**	7.000	6.227	7.000	5.000	7.000

OBJETIVO
4. Inspección Marítima

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Inspecciones a buques mercantes extranjeros, MOU **(nº)**	1.700	1.518	1.700	1.300	1.800
— Inspecciones de control de la flota española, Plan Lista Blanca **(nº)**	300	115	300	100	250
— Inspecciones ampliadas realizadas **(nº)**	360	344	360	300	400

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Inspecciones de azufre del combustible de los buques **(nº)**	1.065	1.161	1.065	1.054	1.054
— Muestreos y análisis del contenido de azufre del combustible de los buques.	213	213	213	316	316
— Inspecciones operativas de líneas regulares de buques de pasajeros y transporte rodado, R.D. 1907/2000 **(nº).**	140	111	140	90	80
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados efectuados (emisión, refrendo, renovación, prórroga, exención, Aplicación de Inspección) **(nº)**	32.000	29.453	32.000	27.500	32.000
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados por OA **(nº)**	1.200	1.196	1200	1.600	1200

OBJETIVO
5. Construcción, Rehabilitación y acondicionamiento de Servicios Centrales y Capitanías Marítimas

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De medios					
— Inversiones **(miles €)**	800,00	627,57	331,73	331,73	431,73
2. De resultados					
— Edificios nuevos (en construcción y previsto finalizar en el ejercicio) **(nº)**	1	1	0	0	0
— Edificios nuevos (en construcción) **(nº)**	0	0	0	0	0
— Actuaciones significativas de reforma, rehabilitación, ampliación y acondicionamiento de edificios existentes **(nº)**	0	0	0	0	1

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Otras actuaciones de acondicionamiento y mejora de edificios **(nº)**	15	15	10	10	10

OBJETIVO
6. Sistemas de información y procedimientos de gestión.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De medios					
— Inversiones **(miles de euros)**	900,00	947,68	934,00	806,13	1.334,00
2. De resultados					
— Sistemas de información de gestión actualizados y mejorados **(nº)**	7	7	7	7	7

OBJETIVO
7. Normativa Marítima.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
2. De resultados					
— Reales Decretos **(nº)**	2	8	2	5	6
— Órdenes Ministeriales **(nº)**	2	1	2	2	4
— Resoluciones **(nº)**	5	7	5	5	10
— Recursos de Alzada **(nº)**	100	94	100	75	100

OBJETIVO
8. Relaciones internacionales

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
2. De resultados					
— Reuniones Comités OMI **(nº)**	4	4	4	0	4
— Reuniones Subcomités OMI **(nº)**	7	7	7	4	7
— Otras Reuniones OMI **(nº)**	21	21	21	8	21
— Reuniones PMI **(nº)**	4	4	4	2	8
— Reuniones MARSEC **(nº)**	3	3	3	1	3
— Reuniones SWP **(nº)**	30	30	30	6	30
— Reuniones COSS **(nº)**	3	2	3	2	2
— Reuniones grupo trabajo Comisión **(nº)**	6	6	6	2	6
— Reuniones C.Admon. EMSA **(nº)**	3	3	3	1	3
— Talleres EMSA **(nº)**	12	12	12	5	12

OBJETIVO
9. Expedientes sancionadores

INDICADORES	2019		2020		2020
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
2. De resultados					
— Expedientes iniciados **(nº)**	2.000	1.629	2.000	1.207	2.000
— Expedientes resueltos **(nº)**	2.000	1.408	2.000	1.034	2.000
— Recursos de Alzada **(nº)**	350	121	380	97	380
— Recursos Contencioso-Administrativos **(nº)**	100	37	100	39	150

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 454O. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos

PROGRAMA 454O

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Subsecretaría, que realiza sus actividades con plena independencia funcional respecto a las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses entren en conflicto con la función que tiene encomendada.

Está regulada por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuyo texto refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), se creó mediante el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. Inició su actividad el 5 de septiembre de 2008[1]. La posterior publicación de la Directiva 2009/18/CE, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, introdujo cambios referentes a la independencia de la Comisión y a la colaboración y asistencia mutua entre Estados Miembros. Dicha Directiva se transpuso al derecho español a través de dos instrumentos normativos:

- La Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, y cuyos preceptos posteriormente se han incorporado al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- El Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación

[1] Hasta ese momento era la Dirección General de Marina Mercante la encargada de la investigación de los accidentes marítimos, a través de la Comisión de investigación de siniestros marítimos adscrita a ella

de accidentes e incidentes marítimos, que dota de más agilidad a la Comisión y mayor rigor en su funcionamiento.

A la CIAIM le corresponden las siguientes funciones:

- Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
- Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

La investigación realizada por la CIAIM es independiente de cualquier investigación judicial o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir culpa.

La estructura de la CIAIM está formada por el **Pleno** y la **Secretaría**:

- **Pleno de la CIAIM:** Compuesto por el Presidente, seis vocales y el secretario. Además, están nombrados seis vocales suplentes, que sustituyen a los vocales titulares en casos de ausencia, vacante, enfermedad u otra causa legal.

  Tanto el Presidente como los vocales -ya sean titulares o suplentes-, son nombrados por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana entre personas de reconocido prestigio, por un período de seis años.

  En el caso de la CIAIM, y a diferencia de lo establecido para las otras dos Comisiones (CIAIAC y CIAF), el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no tiene que poner en conocimiento de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados el nombre de las personas propuestas para presidente y vocales.

  El Secretario es un funcionario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también nombrado por el Ministro, con experiencia profesional en el ámbito marítimo o naval. Participa en las deliberaciones del Pleno con voz, pero sin voto.

  El Pleno tiene como funciones la calificación definitiva de los accidentes e incidentes, lo que establecerá si se investigan o no, y la aprobación de los informes y de las recomendaciones elaborados por la Secretaría al finalizar la investigación técnica. Asimismo, podrá ordenar al Secretario la realización de trabajos de

investigación adicionales a fin de determinar con más precisión las causas de los accidentes e incidentes.

- **Secretaría de la CIAIM:** La Secretaría es la estructura organizativa funcionarial precisa para el cumplimiento de los fines de la CIAIM. El responsable de su funcionamiento es el Secretario y además figuran jefes de área y jefes de servicio, todos ellos encargados de realizar las investigaciones y elaborar los correspondientes informes, así como analista de sistemas y jefes de negociado que se encargan de las labores administrativas.

El programa presupuestario 454O se creó en los presupuestos generales del Estado en 2017, derivado de la necesidad de dotar de independencia a los créditos de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimo.

Este Programa contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 (Salud y bienestar). La Comisión actúa como un organismo independiente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos acontecidos, con el objetivo principal de obtener lecciones que permitan mejorar la seguridad marítima.

2. ACTIVIDADES.

El objeto de la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de siniestros marítimos:

- facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y
- garantizando la elaboración de informes precisos y puntuales acerca de las investigaciones de seguridad, así como de propuestas de medidas correctivas.

2.1. Sucesos a investigar

La CIAIM investiga:

- Los accidentes marítimos muy graves que:
  - Afecten a buques de pabellón español, con independencia de la localización del accidente.
  - Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, con independencia del pabellón que enarbolen los buques implicados.

- Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y el pabellón que enarbolen los buques.

- Los accidentes marítimos graves e incidentes cuando así se considere oportuno, por la gravedad del accidente, el tipo de buque y de carga implicados y la posibilidad de prevenir futuros accidentes de los resultados de la citada investigación.

Un accidente tiene la categoría de muy grave cuando suponga la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente.

Un accidente tiene la categoría de grave cuando, sin reunir las características del accidente muy grave, entraña incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías causadas por hielos o mal tiempo, grietas o defectos en el casco, que provoquen:

- Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar.
- Avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.
- Contaminación (con independencia de la magnitud).

Un incidente marítimo es un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un accidente marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente.

2.2. Procedimiento de investigación e informe

El procedimiento comienza con la notificación inmediata, por vía telemática, a la CIAIM por parte SASEMAR o la Dirección General de Marina Mercante, de todos los accidentes e incidentes de los que tuviesen conocimiento, bien directamente o a través de otras administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que tienen los navieros, propietarios y capitanes de buques.

Tras una recopilación inicial de la información disponible del accidente, que en la mayoría de los casos es remitida por la Capitanía Marítima en cuyo ámbito territorial ha sucedido el accidente, el Secretario evalúa y califica la gravedad del accidente, acordando la apertura del expediente de investigación. Posteriormente, el Pleno ratificará la calificación inicial asignada por el Secretario, pudiendo modificarla lo que podría dar lugar al desistimiento de la investigación del suceso y, por tanto, al archivo de las actuaciones realizadas hasta el momento por la Secretaría.

En el caso de que se decida investigar, el Secretario de la CIAIM designa al equipo de investigación, que estará formado por un investigador encargado, que coordinará y supervisará los trabajos del equipo, y los investigadores de campo asignados a esa investigación. En la investigación el Secretario ejerce las funciones de investigador jefe.

El equipo de investigación designado al efecto, si es preciso, se desplaza al lugar del accidente para realizar labores de campo y tomar declaraciones a testigos y personas interesadas.

Finalizada la investigación, el investigador encargado eleva los resultados de la investigación al Secretario de la Comisión, quien elabora un informe técnico del accidente que incluirá los hechos acaecidos, el análisis de los resultados de los exámenes y pruebas llevados a cabo durante la investigación, las conclusiones sobre las causas técnicas del accidente y las recomendaciones de seguridad.

El Secretario elevará el informe técnico al Pleno de la CIAIM, para su discusión y aprobación. El informe aprobado será enviado a las personas que pudieran resultar afectadas por él, para su consulta confidencial. En caso de eventuales alegaciones por su parte que puedan variar sustancialmente las conclusiones o recomendaciones del informe, éste es revisado y modificado, si procede, siendo aprobado nuevamente por el Pleno.

El informe final aprobado por el Pleno deberá hacerse público en el plazo de 12 meses desde la fecha del accidente. Esta publicación se está realizando en la página Web[2] de la CIAIM.

El informe final es remitido por la CIAIM a la Comisión Europea, a la Subsecretaría[3] y a las partes interesadas. Una copia de las conclusiones y recomendaciones de dichos informes tiene que ser entregada al Director General de Marina Mercante, para que adopte las medidas pertinentes encaminadas a evitar accidentes similares en el futuro.

2.3. Otras actividades

Elaboración de la Memoria Anual: La CIAIM publicará una Memoria Anual, en el primer semestre de cada año, donde se recogerán las investigaciones llevadas a cabo el año anterior, las recomendaciones emitidas y, en su caso, las medidas adoptadas. En el caso de la CIAIM, y a diferencia de lo establecido para las otras dos Comisiones (CIAIAC

---

[2] https://www.mitma.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/

[3] El Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, establece en su artículo 7.6 que “copia de los informes aprobados se entregarán al Secretario General de Transportes”, pero al modificarse la adscripción de la CIAIM y pasar a depender de la Subsecretaría, según el artículo 11.7 del RD 452/2012, de 5 de marzo, el informe se le entrega al Subsecretario.

y CIAF), esta Memoria Anual no tiene que remitirse para conocimiento de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados.

Formación: La formación es un requisito necesario para los investigadores de accidentes, tal como reconoce la Directiva 2009/18/CE y se recoge en el artículo 12 del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. La investigación de accidentes requiere de unos conocimientos y unas destrezas específicas que no son propias de ninguna de las titulaciones que de acuerdo con el RD 800/2011 se requieren para acceder a la condición de investigador. Así, la CIAIM ha venido organizando regularmente distintos cursos dirigidos a los investigadores de accidentes, para formarlos en los aspectos específicos de la investigación de accidentes. Este año la CIAIM no continuará organizando los cursos de formación necesarios para reforzar los conocimientos y destrezas requeridos por los investigadores, dado que dichos cursos serán ofrecidos por la Agencia Europea de Seguridad Marítima sin coste para los participantes.

Participación en organismos internacionales: La cooperación con otros países es necesaria para la investigación de accidentes marítimos que involucren a más de un país, lo que ocurre con frecuencia en el ámbito de la navegación marítima. Así, la Directiva 2009/18/CE estableció un Marco de Cooperación Permanente para que los Estados miembros pudieran acordar las mejores modalidades de colaboración en caso de accidentes marítimos y establecer estándares de investigación comunes en la Unión Europea que también pudieran servir de referencia para la cooperación con terceros países. España ha venido participando regularmente en las reuniones del Marco de Cooperación Permanente. Este año la CIAIM continuará contribuyendo a la actividad de este organismo y de sus grupos de trabajo.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El órgano encargado de la ejecución material del programa 454O es la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

Dada la naturaleza de la actividad que desarrolla la CIAIM, es imposible realizar una previsión de la cantidad de investigaciones que se iniciarán en un ejercicio, puesto que su actividad consiste en la investigación y elaboración de un informe por cada uno de los accidentes e incidentes marítimos que den lugar a una investigación. No resulta por tanto posible establecer unas previsiones cuantitativas del número de investigaciones o de informes que se realizarán a lo largo del ejercicio. Lo mismo puede apuntarse respecto a las recomendaciones emitidas.

OBJETIVO
1. Investigación de accidentes marítimos

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Accidentes marítimos notificados y evaluados por la CIAIM **(nº)**	-	283	-	290	-
— Accidentes marítimos investigados en detalle **(nº)**	-	26	-	27	-
2. De medios					
— Investigadores de accidentes marítimos **(nº)**	10	10		10	11

OBJETIVO
2. Aprobación y publicación de Informes y elaboración de recomendaciones de seguridad marítima

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes de accidentes marítimos publicados **(nº)**	30	21	25	20	25
— Recomendaciones de seguridad formuladas **(nº)**	25	22	20	18	20
— Estudios de seguridad marítima realizados **(nº)**	1	0	0	0	1
2. De medios					
— Investigadores de accidentes marítimos **(nº)**	10	10	11	10	11

OBJETIVO
3. Elaboración de Informes Anuales sobre las actividades de la CIAIM

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes Anuales elaborados **(nº)**	1	1	1	1	1
2. De medios					
— Coordinador **(nº)**	1	1	1	1	1

OBJETIVO
4. Formación de investigadores marítimos de la CIAIM

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Cursos de formación organizados **(nº)**	1	1	1	0	0
2. De medios					
— Coordinador **(nº)**	1	1	1	0	0

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 455M. Regulación y supervisión de la aviación civil

PROGRAMA 455M

REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

1.1. Introducción

El transporte aéreo es, en nuestros días, un verdadero impulsor de la economía española, no solo por su contribución directa a la generación de empleo de calidad y riqueza, sino también por su papel catalizador de otro sector, el del turismo, uno de los motores indiscutibles de la economía española.

Adicionalmente, teniendo en cuenta la geografía española, el transporte aéreo desempeña también un papel fundamental para la sociedad, al posibilitar la cohesión socioeconómica de territorios que, por su lejanía o insularidad, como es el caso de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, no tienen otro modo alternativo de transporte equiparable al aéreo en términos de rapidez y accesibilidad.

El transporte aéreo se enfrenta para el año 2021 al reto de salir airoso de la crisis provocada por la COVID-19 que ha supuesto un duro varapalo al sector, en especial en lo que se refiere al tráfico internacional, que ha sufrido unas drásticas caídas tanto en el número de pasajeros como en el de las operaciones. La recuperación de la actividad ha de realizarse de forma económica y medioambientalmente sostenible, sin perder de vista el resto de desafíos a los que sigue enfrentándose este sector (mantener los más altos niveles de seguridad, fiabilidad y eficiencia, dentro de un marco de sostenibilidad medioambiental que la sociedad demanda cada vez con más fuerza, mejorar los índices de puntualidad en un espacio aéreo cada vez más congestionado y seguir ofreciendo a los clientes un producto adaptado a sus necesidades y a precios competitivos).

Las infraestructuras españolas de transporte aéreo, aeropuertos e infraestructuras de soporte a la navegación aérea, se encuentran al nivel de las mejores del mundo. Esto ha sido posible gracias al buen hacer de compañías como Aena SME S.A. (en adelante, Aena) que opera una de las redes aeroportuarias más grandes del mundo, posiblemente la mayor, y ENAIRE, el principal proveedor de servicios de navegación aérea e información aeronáutica de España, y el cuarto a nivel europeo por volumen de tráfico.

En 2019, el tráfico gestionado en los aeropuertos de la red de Aena creció un 4,4%, alcanzando un récord histórico de más de 275 millones de pasajeros. Y en el espacio aéreo se registraron más de 2,36 millones de vuelos, lo que supuso un crecimiento del 2,6% respecto al año anterior. La tendencia creciente de los últimos años se ha visto truncada

por la crisis sanitaria ocasionada por la Covid-19 que ha afectado y está afectando a todos los sectores, pero con especial dureza al transporte aéreo debido a las restricciones de movilidad. En este sentido, se plantea el nuevo reto de mantener el sector durante la fase de recesión, evitando la desaparición de compañías y empresas, y estimular su recuperación para que está además sea más “verde” o respetuosa con el medioambiente y modernizar un sector que de por si siempre ha sido puntero en la utilización de nuevas tecnologías para hacerlo más seguro aún y eficiente.

Desde su creación en 2008, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) es la Autoridad Aeronáutica de supervisión, el organismo que vela por el cumplimiento de las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España, dando así respuesta a las necesidades del sector y atendiendo a la ciudadanía. Actualmente AESA supervisa a un total de 40 compañías aéreas con licencia española, y están acreditadas para volar a nuestro país 205 compañías de terceros países (fuera de la UE). Hay 94 empresas acreditadas para la realización de trabajos aéreos y 127 organizaciones de mantenimiento. Hay alrededor de 1.700 aeronaves operativas con certificado de aeronavegabilidad en vigor, de las cuales 35 operan aviones y 9 helicópteros, 121 operadores de trabajos aéreos y más de 2.700 operadores de drones, un campo que cada vez cuenta con mayor número de profesionales en nuestro país. Durante estos últimos años se ha producido el desarrollo de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) llegan a registrarse un total de 4.527 operadores de este tipo de aeronaves.

Todas estas cifras son solo una pequeña muestra del tamaño e importancia del sector aéreo en nuestro país. El reto para los próximos años es, una vez superada de una manera definitiva la crisis de la COVID-19, seguir creciendo para consolidar una posición de privilegio que sitúe nuestro transporte aéreo entre los más dinámicos de Europa y del mundo.

Por lo que respecta a la conectividad, vertebración y cohesión territorial, el sector aéreo es de especial importancia debido a que:

- La conexión de las ciudades españolas con las principales ciudades del mundo se ha demostrado de vital importancia durante la crisis sanitaria, especialmente en lo relativo al transporte internacional de material sanitario. Una vez superada la crisis, estas conexiones posibilitan, por un lado, la consolidación y ampliación de la presencia y expansión de las empresas españolas en los mercados internacionales y, por otro, el establecimiento de empresas extranjeras en España, incrementando de esta forma los intercambios comerciales y la transferencia de conocimiento y tecnología.

- Garantiza la conectividad de los ciudadanos tanto a nivel nacional como internacional. En el ámbito doméstico el transporte aéreo es esencial dada la extensión y la singularidad de la geografía española, con varios territorios no peninsulares, como son los archipiélagos balear y canario, éste último ultra periférico, y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. En el ámbito europeo, dada la situación periférica de España, el transporte aéreo nos acerca al corazón de Europa y permite la efectiva integración de nuestro país en el seno de la Unión Europea. En el ámbito internacional puro, actúa como puente de conexión entre continentes, con especial relevancia el americano, con el que España mantiene importantes lazos culturales, sociales y económicos. Aunque estos dos últimos mercados se han visto más afectados por la crisis sanitaria, en el ámbito nacional, la disminución de tráfico en los mercados extra peninsulares y de la península con las Islas y Ceuta y Melilla observada en estos meses ha sido menor que en otros mercados, y la recuperación de la demanda está siendo más rápida.

Por tanto, uno de los principales desafíos a los que se enfrenta la política de transporte aéreo es la salida airosa y sostenible de la situación provocada por la Covid-19, colaborando en el impulso y desarrollo del sector aéreo para contribuir al crecimiento económico de nuestro país y para satisfacer las necesidades y expectativas de los diferentes agentes involucrados y, en especial, de los ciudadanos.

Este Programa fomenta fundamentalmente los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de género),),y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles

En cuanto a los profesionales, se encuentran en vigor las licencias de unos 8.700 pilotos de avión y helicóptero, unas 4.200 de técnicos de mantenimiento y en torno a 2.200 de controladores aéreos.

El sector aéreo en España es una industria fundamental con una relevante presencia internacional, que se ha visto muy azotada por la actual crisis sanitaria debido a su alta vulnerabilidad frente a acontecimientos externos como los que hemos vivido durante este último año en la situación económica nacional y mundial.

Importancia estratégica del sector aéreo para España

a. Muy relevante para la economía española

- España ocupa el octavo puesto a nivel mundial y el tercero a nivel europeo [1], en tráfico de pasajeros en sus aeropuertos. En 2019 se alcanzó el máximo histórico de la red con más de 275 millones de pasajeros gestionados.
- Se estima que el sector genera unos 445.000 empleos [2] – más de 145.000 directos y cerca de 300.000 indirectos -, lo que equivale al 2,3% de la población activa.

b. Factor clave en el sector turístico español

- El transporte aéreo es una pieza clave para el sector turístico. España ocupa el segundo puesto mundial en número de turistas extranjeros, con cerca de 82 millones de visitantes [3]. El 82,4% de estos visitantes extranjeros viajaron a España por vía aérea.
- La contribución del sector turístico al PIB supone casi el 15%[3]

c. Esencial para la conectividad, vertebración y cohesión territorial

- Garantiza la conectividad aérea tanto nacional como internacional y muy especialmente con los territorios no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla), para los que el modo aéreo no tiene una alternativa viable en tiempo de desplazamiento.
- La conectividad aérea, tanto nacional como internacional, posibilita y fomenta los intercambios comerciales y culturales. Facilita la presencia de las empresas españolas en los mercados internacionales, y el establecimiento de empresas extranjeras en nuestro territorio, potenciando de esta forma la cooperación industrial y tecnológica.

d. Clave en la gestión de la crisis sanitaria

- A través del modo aéreo se ha velado y se sigue velando por garantizar el suministro sanitario y de bienes necesarios para la lucha contra la Covid-19, así como ser fundamental a la hora de permitir a las personas el regreso a sus países de origen como por ejemplo con la ejecución de vuelos de repatriación.

(1) España se encuentra por detrás de Estados Unidos, China, Japón, Reino Unido, Alemania, Brasil e India. Fuente ACI.
(2) ACI Europe.
(3) Datos del Instituto Nacional de Estadísticas y del World Travel Tourism Council (WTTC).

1.2. Objetivos del Sector Aéreo.

La estrategia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, MITMA) se enmarca a largo plazo dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) y de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada. Este marco proporciona la visión estratégica a medio plazo, y ha inspirado la misión, visión y los grandes objetivos estratégicos de las autoridades aeronáuticas.

Las autoridades aeronáuticas son un agente activo en el marco en el que se definen los objetivos, las estrategias y las actuaciones para el desarrollo del sector aéreo en España, de acuerdo con los objetivos generales y directrices establecidos para el sector dentro de la estrategia a nivel nacional, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades propuestas para el sector aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Entre los principales objetivos del sector aéreo se encuentran los siguientes:

- Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo.
- Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros.
- Potenciar la competitividad del sector aéreo español y contribuir al fortalecimiento del desarrollo económico.
- Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental.
- Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones.
- Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España.
- Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica.
- Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del MITMA.
- Apoyar a los diferentes agentes del sector durante al recesión ocasionada por la Covid-19 e impulsar la recuperación del sector.

Conviene destacar que tras la aprobación del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de AESA, la autoridad aeronáutica en España quedó desdoblada para diferenciar, por un lado, al regulador, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y por otro al supervisor, AESA. Esta diferenciación respondió a un claro reconocimiento de la necesidad de impulsar la modernización de la organización interna de la Administración Aeronáutica y el pleno desarrollo tanto de la DGAC como regulador, como de la mencionada Agencia que sigue constituyendo uno de los principales retos para esta nueva Legislatura.

En dicho modelo, la competencia para la formulación de propuestas sectoriales y de la política estratégica en materia de aviación civil, la representación y coordinación con otras administraciones y con la Unión Europea en materia de política de transporte aéreo, y la adopción de circulares aeronáuticas, entre otras, se residencian en la Dirección General de Aviación Civil del MITMA.

Por otro lado, AESA es el organismo al que compete el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario

del transporte aéreo para su elevación a los órganos competentes del MITMA, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Aunque en este Programa presupuestario 455M se contiene el presupuesto de AESA, ésta se financia íntegramente por ingresos propios y deja de percibir transferencias del Estado desde el año 2012.

AESA ha recogido las grandes líneas -comentadas anteriormente- en su propio Plan de acción anual y plurianual (Plan Estratégico), donde se recogen las actuaciones por programas que se van a llevar a cabo para contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos.

Los objetivos estratégicos para el año 2021 han quedado redactados de la siguiente manera:

1. Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas.
2. Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros.
3. Facilitar y potenciar la competitividad y sostenibilidad del sector aéreo.
4. Desarrollar la excelencia en la gestión y mejorar la eficiencia económica y organizativa.

Adicionalmente, se ha creado un grupo de trabajo en AESA enmarcado dentro de la Planificación Estratégica que está realizando un estudio en profundidad de los actuales objetivos estratégicos y de los programas, actividades e indicadores asociados.

El sector aéreo ha crecido exponencialmente en los últimos diez años, lo que ha supuesto también un aumento de competencias de la Agencia: la supervisión económica del sistema de Navegación Aérea, la supervisión de las inversiones y de la calidad de los servicios en los aeropuertos de Aena, etc. En definitiva, AESA ha pasado de ser una Autoridad de Supervisión de la Seguridad a ser una Autoridad de Aviación, pero también ha obligado a llevar a cabo una reingeniería de procesos reduciendo las cargas administrativas para las empresas, siempre dentro del marco de las leyes y normas europeas y españolas.

Es importante también señalar que se ha llevado a cabo una redistribución de las actividades entre las direcciones de AESA, orientándolas a las necesidades trasladadas por el sector aéreo. Las relaciones de las empresas con AESA son más eficientes. Además, ha creado cartas de servicios comprometiéndose en la calidad (empresas, profesionales,

ciudadanos…) para atender sus necesidades de forma ágil. Y todo ello siendo económicamente autosuficientes.

La aplicación de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que suprime las Agencias Estatales, supone una oportunidad para que el organismo público resultante pueda preservar sus especialidades y cumplir de forma adecuada las funciones que tenga encomendadas.

La crisis que la pandemia del covid19 ha supuesto en el sector aéreo no es ajena a AESA. En los próximos meses y años, AESA deberá continuar manteniendo su actividad supervisora, adaptándose a las circunstancias adversas mientras continúa creciendo el marco regulatorio y las necesidades de supervisión derivadas de la normativa europea. Para ello, deberá mantener una actividad acorde con la recuperación del sector aéreo de modo que sea un elemento de apoyo que favorezca su crecimiento.

Asimismo, deberá afrontar el desafío gestor que supone la disminución de sus ingresos propios, los cuales derivan del sector del que se financia. Como es sabido, el tráfico aéreo ha caído notablemente en los últimos meses y sus perspectivas de recuperación son moderadas. Para hacer frente a estos desafíos, junto con la mejora de la eficiencia, AESA cuenta con financiarse de los remanentes de tesorería que ha podido retener, fruto del crecimiento de los años previos y una vez atendidas las peticiones de contribución a Hacienda.

2. ACTIVIDADES.

2.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL (DGAC).

La Dirección General de Aviación Civil, adicionalmente a los objetivos sectoriales relacionados con el sector y la recuperación de la crisis provocada por la Covid-19, este 2021 de forma pionera se posiciona activamente en la búsqueda de mecanismos de equilibrio de género en el campo de la aviación, continuando con los trabajos ya iniciados en el año 2020, demostrando el claro compromiso de la Dirección por impulsar herramientas y mecanismos de búsqueda e impulso institucional de la igualdad entre hombres y mujeres.

No en vano, el sector del transporte aéreo, en el ámbito internacional contribuye al empleo de más de 62 millones de personas en todo el mundo y tiene un impacto de más de 2,7 billones de dólares en el Producto Interno Bruto mundial estimándose que en 2034, la cifra, tanto de pasajeros como de carga, se duplique con respeto a las actual.

En consonancia con el vertiginoso ritmo de crecimiento del sector se establece la necesidad de mejorar la eficiencia y eficacia de la aviación tanto a nivel nacional como internacional y mundial. Y una de las formas más eficaces para alcanzar dichos objetivos de equilibrio es luchando porque la aviación sea más equilibrada en términos de género y este hecho significa el claro compromiso de la industria por establecer mecanismos de igualdad entre hombres y mujeres.

Y la necesidad de actuación se basa en la distorsión de las cifras cuando se compara la empleabilidad de la mujer en el sector de la aviación. Como ejemplo, basta mencionar que sólo el 5,18% de los pilotos de aviación en el mundo son mujeres. En cuanto a mecánicos, únicamente el 2%, el 17% de controladoras de tráfico aéreo y el 11% de ingenieras aeronáuticas. Y en España, a modo de ejemplo, en compañías como Iberia, el número de comandantes mujeres es únicamente el 3,6%. O en Air Europa, únicamente el 4,1% de los pilotos son mujeres. Porque la igualdad de género no es solo un derecho humano básico, sino que su logro tiene enormes ramificaciones socioeconómicas. Empoderar a las mujeres sirve de motor a las economías más prósperas, estimulando la productividad y el crecimiento de las mismas.

En particular en 2021, la DGCA en colaboración con la Fundación Enaire, tiene previsto realizar los preparativos para organizar la “II CUMBRE DE GÉNERO EN AVIACION”, que se celebrará en 2022 bajo los auspicios de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) y en línea de continuidad con la I Cumbre que tuvo lugar en Sudáfrica en 2018.

Con esta Cumbre se pretende:

a) Urgir a los Estados y la industria de la aviación para que demostraran un liderazgo firme y decidido y un compromiso con la igualdad de género en la aviación.

b) Movilizar a la comunidad mundial de la aviación para discutir las barreras existentes para la igualdad de género en la aviación y compartir las mejores prácticas, programas e iniciativas destinadas a superar estas barreras.

c) Identificar acciones concretas que puedan tomarse para acelerar la igualdad de género en la aviación y promover asociaciones entre las partes interesadas para implementar estas acciones.

La organización de un evento de esta magnitud supone para España los siguientes hitos:

- Refuerza el papel de España como baluarte y estandarte a nivel mundial en la aceptación de las políticas de igualdad de género y el compromiso con los objetivos marcados por la ONU. No en vano, España va a contar, con la combinación de un Ministerio de Igualdad y una Vicepresidencia de Derechos Sociales y Agenda 2030.
- Como país líder a nivel mundial en el sector del transporte aéreo, poner en valor y remarcar el compromiso político, empresarial y social por el impulso de la mujer en el sector aeronáutico, así como poner en valor, los avances que ha realizado España en esta materia.
- Poner a España en el centro de la agenda internacional en materia de igualdad de género, con el consiguiente impacto mediático y social que ello conlleva.
- Reforzar el sello de la "*Marca España*" poniendo en valor el compromiso del país con aquellos aspectos sociales que más preocupan en la ciudadanía.
- Asignar a España un papel central como país facilitador y pionero a nivel mundial en asuntos relacionados en igualdad de género, especialmente enfocado al sector aeronáutico.

Junto con esta iniciativa en materia de igualdad de género en aviación, para cada uno de los objetivos del sector aéreo, la DGAC ha establecido las actuaciones a desarrollar, tal y como se resumen en la siguiente tabla:

Programas de Actuación para el Sector Aéreo

Objetivo	Programa
1. Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo	1.1. Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).
	1.2. Mejorar la seguridad en el sector de las compañías aéreas.
	1.3. Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos.
	1.4. Mejora de la seguridad en los aeropuertos.
	1.5. Revisión y aprobación de las servidumbres aeronáuticas de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea.
	1.6. Garantizar la seguridad y regularidad de las operaciones coordinando la integración de los aeropuertos con el entorno mediante la aprobación de los instrumentos de ordenación urbana en el entorno aeroportuario.
	1.7. Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos.
	1.8. Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo.
	1.9. Potenciación de las inspecciones por parte de AESA.
2. Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros	2.1. Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros.
	2.2. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil.
	2.3. Mejorar la experiencia del pasajero en los filtros de seguridad de los aeropuertos.
	2.4. Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida.
	2.5. Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo.
	2.6. Impulsar la mejorar la intermodalidad del transporte aéreo, con especial énfasis en la conectividad con accesos ferroviarios (AVE, cercanías, metro o tranvía).
	2.7. Mejorar la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos.

Objetivo	Programa
3. Potenciar la competitividad del sector aéreo español y contribuir al fortalecimiento del desarrollo económico	3.1 COMPAÑÍAS AÉREAS: Fomentar la competitividad de las compañías aéreas españolas.
	3.2. COMPAÑÍAS AÉREAS: Favorecer el establecimiento de nuevas rutas aéreas con objeto de mejorar la movilidad y fomentar el desarrollo económico.
	3.3. TRABAJOS AÉREOS Y HELICÓPTEROS: potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos.
	3.4. AVIACIÓN GENERAL, Y DEPORTIVA: Facilitar el desarrollo de la aviación general, y deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo.
	3.5 AVIACIÓN EJECUTIVA Y CORPORATIVA: Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa.
	3.6. CARGA AÉREA: Mejorar la eficiencia e impulsar el desarrollo del transporte de carga aérea.
	3.7. AERONAVES NO TRIPULADAS: Completar la regulación e impulsar el desarrollo de las actividades tecnológicas aeronáuticas civiles, en particular relativas a RPA (Remotely Piloted Aircraft).
4. Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental	4.1. Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona.
	4.2. Fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir las emisiones y contribuir a reducir los efectos del cambio climático, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles.
	4.3. Análisis e implantación de mejoras en la gestión del ruido en los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo.
	4.4. Fomentar el compatibilidad entre la protección medioambiental y el transporte aéreo, impulsando la sostenibilidad del sector de la aviación civil a través de proyectos que reduzcan la contaminación atmosférica, mejoren la eficiencia de los vuelos (FRA, FUA), impulsen la protección de espacios naturales, etc
	4.5. Revisión y aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas.
5.- Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones	5.1. Continuar impulsando la mejora de la eficiencia del sistema aeroportuario.
	5.2. Mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea (Cielo Único Europeo) participando en los desarrollos normativos del paquete SES II +
	5.3 Mantener la supervisión del sistema de coordinación de franjas horarias en los aeropuertos (slots).
	5.4. Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (*Handling).*

Objetivo	Programa
	5.5 Seguimiento de la gestión aeroportuaria de Aena y del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), incluyendo la ejecución del plan de inversiones de Aena.
	5.6 Ejecución de inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo.
	5.7 Mejorar y agilizar la coordinación civil – militar a todos los niveles e impulsar la coordinación en el ámbito de la navegación reforzando el papel de CIDETMA.
6. Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España	6.1. Continuar impulsando medidas para mejorar el sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España, incluyendo la lucha contra el fraude.
	6.2. Revisión y aprobación de los planes directores de los aeropuertos de interés general.
7. Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica	7.1. Reforzar la posición e influencia española en las organizaciones aeronáuticas internacionales.
	7.2. Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
	7.3. Impulso de la innovación operativa y nuevos desarrollos tecnológicos de Navegación Aérea.
8. Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del MITMA	8.1. Reforzar el papel de la DGAC como responsable de la política estratégica del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación.
	8.2. Modernizar AESA como entidad supervisora técnica e independiente del sector aéreo español de acuerdo a la Ley 40/2015.

A continuación, se describen los programas de actuaciones desarrollados en la DGAC, agrupados por objetivos para el Sector Aéreo:

Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo.

Las actuaciones en materia de seguridad corresponden principalmente a AESA, si bien la Dirección General ejerce asimismo ciertas competencias, como son la tramitación de proyectos normativos a iniciativa de AESA, como organismo involucrado en el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), en la coordinación de la vigilancia de la seguridad operacional, o en la coordinación civil-militar en materia de espacio aéreo, navegación aérea y aeropuertos y bases aéreas abiertas al tráfico civil. También desde la DGAC se procede a mejorar la seguridad y regularidad de las operaciones evitando la proliferación de obstáculos en el entorno aeroportuario mediante la tramitación de los

proyectos de Reales Decretos para el establecimiento de servidumbres aeronáuticas o la información de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

En concreto, se contempla, como acción del Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PASO), una revisión de la vigente Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, para fortalecer el sistema de supervisión estatal. Asimismo, se prevé una revisión del Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de inspección aeronáutica para simplificar la actividad inspectora y varios Reales Decretos con afección sobre la seguridad (sobre información aeronáutica, sobre suministro de energía a aeronaves, sobre operación y acceso a espacio aéreo de ultraligeros, sobre aeronavegabilidad de ultraligeros, sobre aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves de construcción por aficionados y aeronaves históricas.

Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros.

La calidad es un principio irrenunciable para el transporte aéreo. Una buena calidad en nuestros aeropuertos reforzará la competitividad y proyección exterior.

En este sentido, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) tiene entre sus objetivos establecer los niveles de calidad del servicio adecuados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos por parte de Aena.

En concreto, la Ley 18/2014 por la que se establece el DORA, en sus artículos 20.2 y 20.3 de la Ley 18/2014 establece que el MITMA, a través de la DGAC, es el encargado del seguimiento del DORA y del seguimiento de la gestión aeroportuaria de Aena.

Para llevar a cabo esta tarea en el caso del seguimiento de los estándares de calidad, la DGAC hará el seguimiento de los 17 los indicadores de calidad de servicio de los aeropuertos de la red de Aena, analizando las desviaciones respecto a los valores objetivo fijados, con la finalidad de promover acciones de mejora continua.

Otro aspecto a considerar, tanto en este objetivo como en el 4, es la necesaria labor a desarrollar por la DGAC para impulsar la mejorar la intermodalidad del transporte aéreo, con especial énfasis en la conectividad con accesos ferroviarios de todo tipo (AVE, cercanías, metro o tranvía).

AESA, dentro de las competencias que le fija la Ley 18/2014, se incluye la tarea de realizar un informe de supervisión anual que recoja el cumplimiento de los estándares de calidad de servicio y el resultado de la verificación del cumplimiento del DORA en relación

con el valor de los incentivos o penalizaciones por calidad de servicio prestado (valor del parámetro B), entre otros aspectos.

Por otro lado, se comprobará que los aeropuertos de Aena mantienen el mismo horario operativo que el correspondiente al cierre del ejercicio 2016. En caso de detectar alguna reducción de horario se solicitará inmediatamente al Gestor un informe justificativo al respecto.

En 2021 AESA deberá acometer el análisis y auditoría de la base de activos regulados del gestor aeroportuario Aena SME S.A. y deberá realizar un informe sobre la totalidad de las inversiones realizadas en los últimos cinco ejercicios conforme al artículo 31.3 de la Ley 18/2014.

Además, dentro de las labores de seguimiento de la gestión aeroportuaria que tiene asignadas la DGAC, y como consecuencia de la revisión de los niveles de calidad de los aeropuertos de la red, puede ser necesario llevar a cabo análisis específicos sobre los resultados de calidad algún aeropuerto.

En lo referente a derechos de los pasajeros, desde España se seguirá colaborando en la modificación y adaptación del Reglamento Europeo que regula los mismos, velando por la defensa de los derechos de los pasajeros de una forma equilibrada y teniendo en cuenta las lecciones aprendidas en este ámbito con motivo de la reciente crisis Covid-19.

Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español.

Para mejorar la competitividad del sector aéreo español, se seguirá potenciando el papel de las negociaciones aéreas bilaterales y la participación de España en las negociaciones multilaterales que se desarrollan en el seno de la Unión Europea, al objeto de concluir acuerdos de transporte aéreo que posibiliten el establecimiento de nuevos enlaces aéreos, o la mejora y consolidación de los enlaces ya existentes. Se prevé también revisar el actual régimen de control y revocación de derechos de tráfico previstos en el Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio, para agilizar los procesos de asignación en beneficio del sector. Además se seguirá dando apoyo al sector para paliar los efectos causados por la crisis sanitaria en el ámbito de actuación de la DGAC.

En los próximos meses, se aprobará, asimismo, la normativa de certificación, aeronavegabilidad, operaciones y licencias para pilotos de RPAs (Remotely Piloted Aircraft), de importante impacto económico debido a la pluralidad de aplicaciones comerciales del uso de este tipo de vehículos.

En el ámbito de los RPA, se tramitará el nuevo real decreto que regulará, entre otros aspectos la operación y utilización del espacio aéreo por parte de estas aeronaves, actualizando la normativa nacional y desarrollando los nuevos reglamentos comunitarios.

Se procederá a iniciar la tramitación de la modificación en su integridad del Real Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, para adecuarlo a la normativa internacional y racionalizar su régimen de informes y autorizaciones, mejorando su complementariedad con lo que determina el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, de Planes Directores.

Objetivo 4: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental.

La DGAC, a partir del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, ha modificado el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, promoviendo la adecuación de la norma sectorial sobre planes directores, , a lo previsto en la normativa medioambiental y las previsiones sobre servidumbres aeronáuticas que faciliten la actualización de planes directores, además de comprobar mediante los informes preceptivos la adecuación de propuestas de nuevos aeropuertos a la Planificación del Estado y las directrices nacionales y comunitarias. Asimismo, y mediante la anterior modificación del Real Decreto 2591/1998, se facilitará la evacuación de los informes preceptivos sobre los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a aeropuertos de interés general, además de continuar con su papel de órgano expropiante en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.

Asimismo, se promoverán diferentes actualizaciones de decretos de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, asegurando una mayor coordinación con las áreas de afección que se derivan de los planes directores aeroportuarios, con el objetivo de proteger mejor la operativa aeroportuaria, pero al mismo tiempo manteniendo una afección estrictamente necesaria sobre el entorno y el territorio circundante.

Otro aspecto relevante, en una sociedad cada vez más sensibilizada con la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático, es las acciones encaminadas a mejorar la sostenibilidad del sector tanto en una gestión más eficaz contra el ruido como en la reducción la contaminación y emisiones de gases de efecto invernadero.

También, el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, se ha modificado ha incorporado herramientas adicionales para el establecimiento de restricciones en el espacio aéreo asociado a zonas que requieren protección ambiental, incluyendo el

desarrollo de guías por parte de MITERD en colaboración con MITMA, que faciliten el trabajo de las autoridades medioambientales a la hora de solicitar esas restricciones. Además, este Real Decreto avanza también en el impulso del concepto Uso Flexible del Espacio Aéreo, FUA, que permitirá la optimización de los vuelos y la consiguiente mejora de su eficiencia.

A nivel internacional, se trabajará en el desarrollo de una posible directiva para regular los objetivos de mezcla de los biocombustibles en aviación (iniciativa ReFuel EU Aviation) y del desarrollo de los mismos a nivel estatal a través de una potencial modificación del Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes, que se realizará para incorporar al marco legislativo nacional la directiva DER II. Por otro lado está prevista la modificación de la Directiva del sistema de emisiones ETS en lo que respecta a la aviación a mediados de 2021 y la adecuación con el sistema CORSIA de OACI.

Objetivo 5: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones.

Conforme a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, por Acuerdo de Consejo de Ministros de 27 de enero de 2017 se aprobó el DORA 2017-2021, que establece, atendiendo a razones de interés general, entre otras cuestiones el plan de inversión regulada de Aena, para el quinquenio, los estándares de calidad de los aeropuertos, las condiciones de servicio (utilización de pistas según franjas horarias, horarios operativos, etc.), así como la evolución del ingreso máximo anual por pasajero, que a su vez marca la senda tarifaria.

Sobre este particular, se está trabajando en el seguimiento y supervisión de su aplicación, dentro del ámbito de las competencias de la Dirección General de Aviación Civil, aprobándose el Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, por el que se desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias de Aena (Índice P), y se modifica el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

Desde AESA como autoridad nacional de supervisión encomendada específicamente para ello por la regulación europea en materia de seguimiento y fijación de los objetos correspondientes para la evaluación del rendimiento, y a nivel del regulador por la DGAC, se realizarán las actuaciones necesarias para la consecución de los objetivos del Cielo Único Europeo, en particular, mediante el seguimiento del Plan Nacional de Evaluación de Rendimiento para el Sistema nacional de Gestión del Tráfico Aéreo para el

Tercer Periodo de Referencia que comenzó en el año 2020, de acuerdo a los objetivos establecidos por la Unión Europea para la Red Europea de Gestión del Tráfico Aéreo ,con objeto de reducir las demoras y la mejora de la relación coste-eficiencia del sistema de navegación aérea, reducir el impacto medioambiental del tráfico aéreo a través de una mejor utilización del espacio aéreo.

A este respecto, la crisis del covid19 ha conllevado reformas normativas en el esquema de rendimientos europeo, así como la toma de medidas coordinadas a nivel europeo sobre el cobro de tasas de navegación para favorecer al sector. En última instancia, se modificarán los objetivos de los planes de rendimiento a partir de 2021 y se aplicarán ajustes en los mecanismos de actualización de las tasas en beneficio del desarrollo del tráfico aéreo.

Asimismo, se continuará con las actividades para el despliegue e implantación en el ámbito nacional de la fase de Despliegue de SESAR de forma ordenada y sincronizada con la red europea a través de los Proyectos Comunes, PCP, y las acciones que permitan dar cumplimiento al Plan Común de proyectos Operacionales y técnicos del Acuerdo sobre Bloque Funcional de Espacio Aéreo con Portugal (FAB SW) para reforzar la eficiencia de la navegación aérea en este espacio aéreo. Por otro lado, desde la DGAC, se hará un seguimiento de la evaluación de la normativa europea (propuesta SES2+, SESAR 3, etc.) y se realizará, de forma coordinada con otros actores involucrados, un análisis del impacto que dicha evolución puede tener en el sector español.

Asimismo, se impulsará la coordinación civil-militar en materia de espacio aéreo, que se lleva a cabo a través de la Comisión Interministerial entre los ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA) para afrontar con mayores garantías proyectos como el FUA (Uso Flexible del Espacio) o el FRA (rutas de encaminamiento libre), en los que esta coordinación es primordial pues permitirá optimizar el uso del espacio aéreo reduciendo las distancias voladas y optimizando rutas, con el consiguiente ahorro de combustible y tiempo.

Por último, en los próximos meses, se publicará la Estrategia Española de Navegación Aérea que se está elaborando desde DGAC en colaboración con los agentes del sector (ENAIRE, AENA, Defensa, AESA, etc.). Esta Estrategia pretende crear un marco de referencia para las actuaciones de mejora continua del sistema de Navegación Aérea español, enfocándose en los aspectos de seguridad, capacidad, eficiencia medioambiental y económica y competitividad del sector, tanto nacional como internacional.

En materia de capacidad aeroportuaria, DGAC y AESA ejercerán sus competencias en materia de determinación de capacidad y vigilancia del funcionamiento del coordinador de slots aeroportuarios.

Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España.

El Ministerio hace uso de diversas herramientas para garantizar la cohesión territorial y la vertebración del territorio. Entre ellas se encuentran las subvenciones a los residentes en las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, y la compensación del déficit de explotación en rutas licitadas en las que hay declaradas Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Una actuación muy importante por tanto con este objetivo consistirá en continuar mejorando del sistema actual de gestión de subvenciones y ayudas al transporte aéreo en España. En este sentido, desde este programa 455M, se seguirán reforzando las medidas de control y mejora de la eficiencia de la gestión en materia de subvenciones, y se mantendrán las ayudas para la financiación de las rutas OSP licitadas. En concreto, para el año 2021, la DGAC licitará, dentro de la programación de actuaciones en el ámbito de las OSP, los contratos correspondientes a las siguientes rutas: Menorca – Madrid, La Gomera – Gran Canaria y La Gomera – Tenerife Norte, y Melilla – Almería, Melilla – Granada y Melilla – Sevilla.

En este mismo ámbito, se seguirá realizando un análisis exhaustivo de la evolución de la conectividad aérea en los mercados no peninsulares, mediante el observatorio de conectividad y precios. Dentro de este análisis es de vital importancia considerar el impacto de la Covid-19 en la demanda de transporte aéreo y asegurar que, pese a la actual disminución de demanda, la conectividad ofrecida por las compañías que operan en estos territorios sigue siendo la adecuada.

Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica.

Se reforzará la posición española en los organismos aeronáuticos internacionales, mejorando la eficacia y eficiencia de la participación española en estos organismos. La DGAC ejerce la representación del Estado ante organismos internacionales de aviación civil, contribuyendo como Estado Miembro de distintas organizaciones internacionales, y garantizando una defensa eficaz de los intereses de España en materia de transporte aéreo, navegación aérea y aeropuertos. Para ello valora previamente los intereses en juego y formula las propuestas adecuadas tanto en mecanismos de consulta como a través de la asistencia a reuniones.

España seguirá potenciando su presencia en el seno de las instituciones internacionales, como son el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como la Comisión de Navegación Aérea.

Asimismo, se elaborará una ley de actividades espaciales, para facilitar el desarrollo de actividades aeroespaciales por operadores privados, tales como lanzamiento y recuperación, operación y control de objetos espaciales, garantizando así la seguridad jurídica de potenciales inversores.

Por último, se pretende impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea, para lo que se realizará el seguimiento de la Política nacional para Implantación de la Navegación Basada en Prestaciones (Performance Based Navigation - PBN) en España, basado en sistemas satelitales, GNSS, estableciéndose como prioridad la implantación y uso de procedimientos de aproximación a los aeropuertos tipo APV, es decir con guiado vertical, con prioridad en las cabeceras que no disponen de procedimientos instrumentales de precisión o de no precisión, en línea con lo establecido en la normativa de cielo único europeo, en particular el Reglamento PBN y el de Proyecto Piloto Común (PCP). Asimismo, se velará a nivel nacional por el desarrollo de la fase de Despliegue de SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) de forma ordenada de acuerdo con las previsiones contenidas en el Plan Maestro para la Red europea y los Proyectos Comunes que aseguren la coordinación de su implantación en Europa. En el ámbito de los drones, se trabajará en lograr un posicionamiento estratégico en el futuro desarrollo del U-Space, cuyo objetivo principal es la gestión segura, ágil y ordenada de la operación de múltiples drones volando simultáneamente a baja altura y en entornos complejos como el urbano.

Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del MITMA.

En el ámbito de la reordenación del sector público, está prevista la revisión del Real Decreto que aprueba el Estatuto de Aena EPE, actual ENAIRE, y la revisión de la vigente Orden de estructura y funcionamiento de la actual Comisión Interministerial de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La DGAC continuará con sus funciones de planificación, integración territorial de los aeropuertos mediante la coordinación y consulta sobre asuntos que afectan a aeropuertos de interés general, dentro de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, Comisiones de Seguimiento Ambiental, Comisiones Mixtas de Servidumbres acústicas aeronáuticas, etc. de cada una de las comunidades y ciudades autónomas, con objeto de garantizar la participación de éstas, las administraciones locales y organizaciones empresariales y sociales en la gestión de los aeropuertos de interés general.

Asimismo, continuará con sus funciones en el ámbito de la planificación aeroportuaria, la coordinación de visiones de los actores nacionales en los asuntos internacionales, así como la defensa de la posición nacional en los foros internacionales, en particular la Unión Europea, OACI, CEAC y Eurocontrol.

Por último, dentro de la transformación digital continua por el que vela y es de vital importancia para la DGAC, está previsto para 2021 acometer proyectos al respecto, mejorando las interfaces y los procesos tanto internos como externos. Un ejemplo de ellos es la evolución y modernización del actual sistema SARA, que tiene por objeto mejorar todos los aspectos de la gestión del programa de subvenciones incorporando para ello soluciones innovadoras que la tecnología actual puede proporcionar. La importancia de este proyecto se ha puesto especialmente de relevancia después de que el incremento del porcentaje de subvención al 75% haya incrementado notablemente el importe destinado al programa, y por tanto, aumentado la necesidad de contar con un sistema de control mejorado en todos sus aspectos.

2.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE AESA.

Por su parte, AESA, para cada uno de los objetivos de su Plan Estratégico, ha establecido unos programas de actuación con las actividades a desarrollar dentro de tales programas, tal y como se resumen en las siguientes tablas:

Objetivo 1: Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas.		
Programa	**Actuación/actividad**	**Plazo**
1.1 Velar por la seguridad aérea a través de la realización de los Planes de Inspección planificados y el análisis y evaluación de solicitudes de licencias, habilitaciones y certificados.	Cumplir los Planes de Inspección de actuaciones a demanda y las tramitaciones de las solicitudes de régimen declarativo, licencias y resto de habilitaciones /autorizaciones.	Continuo
	Cumplimiento adecuado del Plan de Inspección – Vigilancia continuada (actuaciones de oficio).	Continuo
1.2 Aumentar la eficacia y eficiencia de las inspecciones.	Aumentar la eficacia de la inspección a través del enfoque preventivo y la mejora de los procesos.	Continuo
	Asegurar la correcta implementación de la normativa en las inspecciones.	Continuo
	Mejorar la coordinación con otras autoridades de supervisión.	Continuo
	Conseguir una mayor estandarización en las inspecciones	Continuo
1.3 Participar en el desarrollo de la normativa española, europea e internacional en relación con la seguridad.	Mejorar la normativa española relacionada con la seguridad aérea ejerciendo la iniciativa legislativa.	Continuo
	Colaborar en la elaboración y modificación de la normativa europea e internacional relacionada con el sector aéreo.	Continuo
1.4 Garantizar el cumplimiento e implantación en la Agencia de la normativa nacional e internacional en relación con la seguridad.	Asegurar la correcta implantación en la Agencia de la normativa nacional.	Continuo
	Asegurar la correcta implantación en la Agencia de la normativa europea e internacional.	Continuo
	Aumentar el grado de implementación de los estándares OACI.	Continuo
1.5 Promocionar y divulgar la seguridad entre todos los usuarios del sector aéreo.	Promover el conocimiento y la aplicación de la cultura de seguridad a través de actividades de concienciación y difusión.	Continuo
	Participación, creación y mantenimiento de foros y grupos de trabajo.	Continuo

Programa	Actuación/actividad	Plazo
1.6 Aumentar la Seguridad Operacional a nivel estatal a través de la implantación del PESO y su Plan de Acción asociado (PASO).	Impulsar el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).	Continuo
	Colaborar a la implantación real y efectiva de los SMS o sistemas equivalentes de los proveedores.	Continuo
	Realizar una adecuada monitorización de las áreas de riesgo prioritarias.	Continuo

Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros.		
Programa	**Actuación/actividad**	**Plazo**
2.1 Mejorar el grado de cumplimiento de la normativa de Derechos de los Pasajeros	Cumplir el Plan de Inspección Planificado.	Continuo
	Aumentar la eficacia y eficiencia de las inspecciones de derechos de los pasajeros.	Continuo
	Implantar el sistema ADR de Resolución Alternativa de Litigios.	2019-2020
2.2 Mejorar los canales de comunicación con el ciudadano, su información y satisfacción en la protección de sus Derechos como Pasajeros.	Mejorar el conocimiento de los usuarios sobre sus derechos y el servicio de protección al usuario de AESA.	Continuo
	Aumentar la satisfacción de usuarios con el servicio de protección al usuario de la Agencia.	Continuo
	Fomentar el uso de los medios electrónicos en la relación de los usuarios con la Agencia.	Continuo
2.3. Supervisar el cumplimiento de la normativa existente para mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots).	Supervisar eficientemente al coordinador de slots.	Continuo
2.4. Garantizar los estándares de calidad en la prestación de servicios aeroportuarios en la red de aeropuertos (DORA).	Supervisar eficientemente el cumplimiento de los parámetros asociados al DORA.	Continuo

Objetivo 3: Facilitar y potenciar la competitividad y la sostenibilidad del sector aéreo español.		
Programa	**Actuación/actividad**	**Plazo**
3.1 Contribuir a que las organizaciones españolas optimicen su competitividad y los recursos que dedican a la implantación de la normativa y la seguridad aérea.	Facilitar la implantación de los cambios y la normativa nacional y europea en las organizaciones y particulares.	Continuo
	Desarrollar recursos de utilidad para los usuarios.	Continuo
	Defender los intereses de las organizaciones españolas en el exterior.	Continuo
3.2 Contribuir a la mejora del desarrollo tecnológico y la innovación, la eficiencia y la sostenibilidad del sector aéreo.	Participar en proyectos que fomenten la innovación y la eficiencia del sector aéreo.	Continuo
	Establecer y supervisar los modelos de gestión para mejorar los servicios de transporte aéreo.	Continuo
3.3 Incrementar la influencia y participación española en el sector aeronáutico internacional	Fortalecer la cooperación técnica y colaboración internacional para consolidar la participación en proyectos internacionales y facilitar la competitividad de las empresas aeronáuticas españolas en el extranjero (“marca AESA”).	Continuo
	Participar en grupos de trabajo y foros de organismos aeronáuticos internacionales, mejorando la coordinación interna y externa para aumentar la eficacia de las actuaciones exteriores de AESA	Continuo

Objetivo 4: Desarrollar la excelencia en la gestión y mejorar la eficiencia económica y organizativa.		
Programa	**Actuación/actividad**	**Plazo**
4.1. Mejorar la satisfacción de los usuarios y la calidad percibida, prestando un servicio eficaz, eficiente y de calidad.	Conocer y mejorar la satisfacción de nuestros usuarios.	Continuo
	Asegurar los estándares de calidad ISO 9001:2015 en AESA.	Continuo
4.2. Desarrollar y mejorar sistemas y procedimientos electrónicos para aumentar la eficiencia del servicio.	Mejorar la experiencia de los usuarios a través de la mejora o el desarrollo de servicios y herramientas informáticas.	Continuo
	Mejorar los servicios de gestión, medios y/o herramientas informáticas internos de la Agencia.	Continuo

Programa	Actuación/actividad	Plazo
4.3 Mejorar la eficiencia de AESA como entidad supervisora técnica e independiente.	Optimizar la estructura organizacional.	Continuo
	Asegurar la correcta cualificación en habilidades de los profesionales de la Agencia, tanto en habilidades técnicas como sociales.	Continuo
	Mejorar los procedimientos y procesos internos considerando aspectos técnicos, sociales y medioambientales.	Continuo
	Dotar a la Agencia de los medios humanos, presupuestarios y materiales para el adecuado desarrollo de sus actividades.	Continuo
4.4 Mejorar la comunicación de la Agencia con los empleados, ciudadanos y medios.	Mejorar la comunicación interna	Continuo
	Mejorar la comunicación externa	Continuo

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

Corresponde a la DGAC y a AESA el desarrollo y ejecución del programa presupuestario 455M, en los términos contemplados en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del MITMA y Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la citada Agencia.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

Para un adecuado seguimiento, la realización de objetivos e indicadores que a continuación se exponen, que se refieren a las tareas que actualmente se están realizando, recogen el nivel establecido para 2019 y el previsto para 2020, tanto para la DGAC como para AESA.

4.1. OBJETIVOS - INDICADORES DE SEGUIMIENTO DE LA DGAC.

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

OBJETIVO
1. Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo **1.1. Coordinación del sistema universal de vigilancia de la seguridad operacional de OACI**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Mantenimiento de las Preguntas del Protocolo de Auditoria **(nº)**	1.100	943	1.100	943	950
— Mantenimiento del Cuestionario de Actividades Aeronáuticas **(nº)**	244	244	244	244	244
— Mantenimiento de las Listas de Verificación del Cumplimiento **(nº)**	11.148	11.690	11.148	11.690	11.800

OBJETIVO
1. Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo **1.2. Coordinación Civil Militar en la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actual CIDETMA)**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Gestión de la Secretaría CIDETMA **(nº)**:					
— Plenos	2	2	2	4	2
— Ponencias	24	25	24	25	24
— Aprobaciones urgentes	35	8	25	20	25

OBJETIVO
2. Potenciar la competitividad del sector aéreo español. Negociación de convenios y asignación de los derechos de tráfico.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Rondas de negociación **(nº)**	11	11	11	8	11

OBJETIVO
3. Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario. Seguimiento en materia de asignación de franjas horarias (Slots).

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes sobre capacidad aeroportuaria **(nº)**	2	2	2	2	2
— Análisis sobre sistemas internacionales de coordinación de franjas horarias **(nº)**	2	2	1	1	1
— Análisis y previsiones de programación **(nº)**	12	12	12	12	10
— Preparación de Comités de Coordinación **(nº)**	2	2	1	1	1
— Análisis de estudios de capacidad para la determinación de parámetros por temporada **(nº)**	2	2	2	2	2

OBJETIVO
4. Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental **Evaluación de informes de planeamiento urbanístico y ordenación territorial para proteger los Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados — Actuaciones de integración territorial en aeropuertos **(nº)**	900	1400	1200	1200	1.200

4.2. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO DE AESA.

A continuación, se detallan los objetivos e indicadores de seguimiento de AESA para 2020 y el previsto para 2021.

Los cálculos de medios empleados, están basados en el reparto de los costes de las actividades de AESA entre los distintos objetivos de acuerdo con la contabilidad analítica. Se ha extrapolado la distribución actual al 2020 y 2021.

OBJETIVO
1. Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados **ENFOQUE PREVENTIVO**					
— Cumplimiento adecuado del Plan de Inspección – Vigilancia continuada (actuaciones de oficio**) (%)**			90	90	90
— Asegurar la correcta implementación de la normativa en las inspecciones **(% Cumplimiento)**			100	100	100
— Aumentar la eficacia de la inspección a través del enfoque preventivo y la mejora de los procesos. **(% informes)**			100	100	100

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Mejorar la normativa española relacionada con la seguridad aérea ejerciendo la iniciativa legislativa **(% proyectos)**			70	70	70
— Coordinación y participación en distintos foros, comités, reuniones y grupos de trabajo nacionales **(% reuniones)**			90	90	90
— Realizar la memoria anual de cumplimiento del PASO **(Memoria realizada)**			En plazo	En plazo	En plazo
— Cumplimiento de las metas de rendimiento y de las iniciativas y actuaciones preventivas en materia de seguridad operacional **(%)**			75	75	75
2. De medios					
— Apoyo técnico **(€)**			**82.988**	**71.893**	**63.141**

OBJETIVO
2. Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Actuaciones relacionadas con OP TAC sobre los Derechos de Pasajero (OFICIO) **(% cumplimiento)**			90	90	90
— Plazo de Tramitación de reclamaciones **(% de reclamaciones resueltas en plazo en el año / % de reclamaciones resueltas en plazo en el año anterior de pasajeros)**			>1	*>1	>1
— Inspecciones al coordinador de slots (control normativo) **(% de cumplimiento**)			90	**90**	90

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Inspecciones del DORA (control normativo) **(% de cumplimiento)**			90	**90**	90
1. De medios					
— Apoyo técnico			**4.056**	**3.513**	**3.086**

* Datos provisionales pendientes de cierre del año 2020

OBJETIVO
3. Facilitar y potenciar la competitividad y la sostenibilidad del sector aéreo español.

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Desarrollo de recursos y material guía para facilitar la implantación de los cambios y la normativa **(Desarrollo de Recursos desarrollados/nuevas normativas publicadas)**			90	90	90
— Mejorar, actualizar y elaborar en su caso nuevas Cartas de Servicios **(nº de cartas actualizadas/ elaboradas)**			1 al año	0	1 al año
— Supervisar los indicadores de capacidad y medioambiente del Reglamento (UE) de Rendimientos y Tarifario **(% Registro mensual de los indicadores formalizado)**			100	100	100
— Participación en grupos de trabajos y foros internacionales **(% asistencia grupos y eventos identificados)**			75	*75	75
1. De medios					
— Apoyo técnico			2.888	2.502	2.197

OBJETIVO
4. Desarrollar la excelencia en la gestión y mejorar la eficiencia económica y organizativa

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Responder a todas las quejas y sugerencias recibidas **(% de respuestas en plazo)**			90	90	90
— Cumplir el plan anual de proyectos TIC adaptándolo a las condiciones presupuestarias y otras circunstancias externas que pudieran ocurrir **(% del Plan ejecutado)**			80	*80%	80
— Realizar las actividades formativas necesarias para garantizar la cualificación del personal de AESA **(% del Plan ejecutado)**			90	*90	90
— Cumplimiento del plan de comunicación **(% cumplimiento)**			100	*100	100
1. De medios					
— Apoyo técnico			**2.761**	**2.392**	**2.101**

* Datos provisionales pendientes de cierre del año 2020

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 455O. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil

PROGRAMA 455O

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Subsecretaría, que realiza sus actividades con plena independencia funcional respecto de las autoridades aeronáuticas, aeroportuarias, tráfico aéreo y cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con las funciones que tiene encomendadas.

Está regulada en el Título II, capítulo II de la Ley 21/2003[1], de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y en el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

Asimismo, existen disposiciones de obligado cumplimiento bajo el Reglamento comunitario 996/2010, de 20 de octubre de 2010, por el que se regula la prevención de accidentes y la investigación de accidentes de aviación civil.

La CIAIAC surgió a raíz de la Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, que dispone la obligación de que los Estados miembros cuenten con un organismo independiente de investigación. Esta Directiva se transpuso al derecho español mediante el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, que en su capítulo II regula la CIAIAC. De este modo, la CIAIAC inició su actividad el 29 de junio de 1998[2].

La modificación introducida en la normativa de Seguridad Aérea a través de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, permitió fortalecer aún más la independencia de la Comisión haciendo participe al Congreso de los Diputados en la designación de los miembros del Pleno, favoreciendo la transparencia de la investigación y dotando a la función

---

[1] Esta Ley fue modificada a través de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea

[2] Hasta ese momento, las investigaciones las realizaba otra Comisión que dependía funcionalmente de la Dirección General de Aviación Civil, en virtud de lo establecido en el RD 959/1974, de 28 de marzo.

investigadora de un régimen jurídico específico a fin de incrementar la eficacia de las investigaciones y mejorar la seguridad aérea.

A la CIAIAC le corresponden las siguientes funciones:

- La investigación y elaboración de informes técnicos de todos los accidentes e incidentes graves de aviación civil, así como de los incidentes de aviación civil cuando de su investigación se puedan obtener enseñanzas para la seguridad de la navegación aérea civil.
- La finalidad de las investigaciones de la CIAIAC es determinar las causas y circunstancias de los accidentes y formular recomendaciones que ayuden a prevenirlos en un futuro. En ningún caso se ocupa de la determinación de la culpa o responsabilidad del hecho, y es independiente de cualquier investigación judicial.

La estructura de la CIAIAC está formada por el Presidente, el Pleno y la Secretaría:

- **Pleno de la CIAIAC:** Compuesto por un presidente, siete vocales y un secretario. Tiene como función la aprobación de los informes y recomendaciones elevados por la Secretaría de la CIAIAC al finalizar las investigaciones y ordenar la publicación de los mismos.

  Tanto el presidente como los siete vocales son nombrados por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación civil, por un mandato de seis años.

  Con carácter previo a su designación el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana debe poner en conocimiento de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados el nombre de la persona propuesta, dando traslado de su currículo.

  En el caso del presidente, la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá manifestar, dentro del plazo de un mes, su aceptación o veto razonado a la persona propuesta, pudiendo acordar su comparecencia para dar cuenta de las líneas básicas de actuación durante su mandato.

  En el caso de los vocales, a diferencia del nombramiento del presidente, la notificación es sólo para conocimiento y no es preciso esperar la aceptación o veto razonado de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El secretario, por su parte, es un funcionario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también nombrado por el Ministro, que participará en las reuniones del Pleno con voz, pero sin voto.

- **Secretaría de la CIAIAC:** Es la estructura organizativa funcionarial precisa para el cumplimiento de los fines de la CIAIAC. El responsable de su funcionamiento es el secretario y, adscritos a la misma, la comisión cuenta con investigadores coordinadores, investigadores de accidentes, técnicos superiores de aviación civil y técnicos, que se encargan de realizar las investigaciones y elaborar los proyectos de informe final, así como con un Jede de Laboratorio Técnico de Registradores y 1 técnico de laboratorio.

El programa presupuestario 455O se creó en los Presupuestos Generales del Estado para 2017, derivado de la necesidad de dotar de independencia a los créditos de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Este Programa contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 (Salud y bienestar). La Comisión actúa como un organismo independiente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil acontecidos, con el objetivo principal de prevenir futuros accidentes y así, mejorar la seguridad aérea.

2. ACTIVIDADES.

La investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil es una obligación del Estado español que tiene como único objetivo la prevención de futuros accidentes e incidentes sin determinar culpabilidades o responsabilidades.

2.1 Sucesos a investigar.

La CIAIAC investiga los accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil que ocurran en territorio del Estado español. Asimismo, investiga:

- los accidentes ocurridos fuera del territorio del Estado español en los que estén involucradas aeronaves registradas en España, siempre que tales investigaciones no las lleve a cabo otro Estado.
- las investigaciones de incidentes graves ocurridos fuera del territorio del Estado español en los que estén involucradas aeronaves registradas en España o explotadas por una empresa establecida en España, siempre que tales investigaciones no las lleve a cabo otro Estado.

Un accidente es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo

de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas que hayan entrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, y durante el cual:

- Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en la aeronave, o en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinflingidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- la aeronave sufra daños o roturas estructurales que alteren sus características de resistencia estructural, de funcionamiento o sus características de vuelo y que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite al motor, su capó o accesorios; o de daños limitados a las hélices, extremos del ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, o a pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento; o
- la aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible.

Por incidente se entiende todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, y que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones.

2.2 Procedimiento de investigación e informe.

El proceso comienza con la notificación del suceso a la CIAIAC. Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente grave de aviación civil lo comunicará inmediatamente a la CIAIAC, estando habilitado para este fin un número de teléfono permanente, así como un fax y correo electrónico para el envío posterior de información adicional.

El Secretario de la Comisión, de forma inmediata tras tener conocimiento de un accidente o incidente grave de aviación civil ordenará el inicio de la investigación técnica y designará investigador encargado quien estará al frente del equipo investigador.

El equipo investigador se trasladará por el medio más rápida posible al lugar del accidente, donde recogerán los datos, pruebas materiales, fotográficas, documentales y testificales.

Previo conocimiento del Pleno, el Secretario de la Comisión notificará el accidente o incidente grave a todos los Estados afectados.

El investigador encargado con el equipo de investigación realizará cuantos actos sean necesarios para la debida investigación técnica de los hechos ocurridos.

Del resultado de la investigación se elaborará un informe técnico que comprenderá una relación detallada de los datos obtenidos, las circunstancias, el análisis, las causas del accidente, así como las recomendaciones sobre seguridad. Estas no supondrán, en ningún caso, presunción de culpa o responsabilidad en relación con el accidente.

El Secretario de la Comisión elevará el informe al Pleno, que adoptará la resolución que proceda.

En relación con las recomendaciones sobre seguridad, el Pleno adoptará las medidas necesarias para que estas se tengan en cuenta y se ejecuten. Para ello se llevará a cabo un seguimiento de su implantación.

El informe técnico, una vez aprobado por el Pleno, será notificado a la Comisión de la Unión Europea, a los Estados afectados, a las empresas y autoridades aeronáuticas nacionales y a todos aquellos interesados. Este informe deberá ser publicado a más tardar 12 meses después de la fecha del accidente que motivó la investigación.

2.3 Otras actividades.

Elaboración del Informe Anual: La CIAIAC elaborará antes del 30 de junio un Informe Anual, sobre las actividades y recomendaciones realizadas en el año natural anterior, así como sobre la información recibida en torno al estado de implantación de las recomendaciones efectuadas en años anteriores. El Presidente de la CIAIAC elevará anualmente el Informe, aprobado por el Pleno, al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que dará traslado del mismo a las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

El órgano encargado de la ejecución material del Programa es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

Dada la naturaleza de la actividad que desarrolla la CIAIAC, es imposible realizar una previsión de la cantidad de investigaciones que se iniciarán en un ejercicio, puesto que su actividad consiste en la investigación y elaboración de un informe por cada uno de los accidentes e incidentes graves de aviación civil que se produzcan. No resulta por tanto

posible establecer unas previsiones cuantitativas del número de investigaciones o de informes que se realizarán a lo largo del ejercicio. Lo mismo puede apuntarse respecto a las recomendaciones emitidas.

OBJETIVO
1. Elaboración de Informes Finales de la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación civil

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes aprobados de accidentes e incidentes graves de aeronaves incluidas en el Reglamento (UE) 996/2010 **(nº)**	-	41		41	-
— Informes aprobados de accidentes e incidentes graves de aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) **(nº)**	-	18		13	-
2. De medios					
— Técnicos investigación Accidentes **(nº)**	7	4			0
— Investigador Accidentes, técnico superior de aviación civil, técnico **(nº)**	4	9	16	16	16
— Investigador Coordinador **(nº)**	3	3	3	3	3
— Coordinador Prevención y Estudios **(nº)**	1	1	1	1	1

OBJETIVO
2. Emisión y seguimiento de recomendaciones de seguridad operacional

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Recomendaciones de seguridad operacional emitidas **(nº)**	-	25		25	-
2. De medios					
— Técnicos investigación Accidentes **(nº)**	7	4			0

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Investigador Accidentes, técnico superior de aviación civil, técnico **(nº)**	4	9	16	16	16
— Investigador Coordinador **(nº)**	3	3	3	3	3
— Coordinador Prevención y Estudios **(nº)**	1	1	1	1	1

OBJETIVO
3. Elaboración de Informes Anuales sobre las actividades de la CIAIAC

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes Anuales elabora-dos **(nº)**	1	1	1	1	1
2. De medios					
— Coordinador Prevención y Estudios **(nº)**	1	1	1	1	1

OBJETIVO
4. Elaboración de Informes Anuales sobre las actividades de la CIAIAC en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes graves de aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM)

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Nº de informes Anuales ULM elaborados **(nº)**	1	1	1	1	1
2. De medios					
— Coordinador Prevención y Estudios **(nº)**	1	1	1	1	1

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 460A. Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

PROGRAMA 460A

Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones suponen un pilar fundamental para la modernización, la eficacia y la calidad en la prestación de los servicios públicos que tiene encomendada la Administración.

En este convencimiento, la finalidad de este programa es el impulso a la transformación digital como línea de acción prioritaria de las políticas públicas.

La Administración General del Estado y el anterior Ministerio de Fomento, ahora transformado en Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), han venido realizando un esfuerzo continuo en los últimos años para la mejora de los servicios públicos a través de nuevos y mejores servicios digitales.

Sin embargo, la importancia económica y social de las competencias del MITMA, que alcanzan los ámbitos de las infraestructuras y ordenación del transporte, la movilidad, la agenda urbana y la información geográfica, aconseja reforzar el impulso a través de un proceso de transformación digital con el objetivo de mejorar la satisfacción del usuario en el uso de los servicios públicos digitales.

Adicionalmente, debemos enmarcar la situación en la digitalización de la economía que el Gobierno establece como uno de sus objetivos estratégicos, que la actual situación de crisis sanitaria ha venido a reforzar. Precisamente, esta crisis ha puesto de manifiesto los servicios de las Tecnologías de la Información (TI) como imprescindibles para el propio funcionamiento de la Administración, para la prestación de servicios públicos y para la propia competitividad como país.

En esta línea, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 que ha presentado el MITMA hace que el enfoque de las políticas del Ministerio tenga que evolucionar de una visión muy centrada en la inversión en infraestructuras a una nueva visión más amplia, en la que se comparta esta inversión con un nuevo rol para el Ministerio: asumir el liderazgo y la coordinación en la implementación de políticas transversales del transporte.

Igualmente cabe reseñar, en el ámbito de las infraestructuras, que el Departamento pretende impulsar la digitalización de todo el ciclo de vida de las mismas, a través de la

implantación de BIM (Building Information Modeling), para potenciar la eficiencia en un área de especial relevancia económica.

Para poner en marcha las actuaciones encaminadas a lograr estos importantes retos, el Ministerio quiere desarrollar, en el marco de este programa, el Plan de Transformación Digital del MITMA, como planteamiento estratégico para la evolución digital del Departamento en los próximos 3 años.

De esta forma, el conjunto de actuaciones a desarrollar se organiza en 8 áreas de actuación con sus correspondientes líneas. Las 7 primeras áreas del Plan corresponden a actuaciones transversales que afectan de forma horizontal al MITMA, y en la número 8 se recogen los proyectos sobre los distintos sectores de actividad en el ámbito de competencias del Departamento.

En cuanto al plano competencial dentro de la estructura del Departamento, la Dirección General de Organización e Inspección del MITMA ejerce, entre otras, las competencias de impulso de la estrategia sobre Tecnologías de la Información y la transformación digital, así como el desarrollo y mantenimiento de los sistemas de información en el ámbito de las competencias del Ministerio. En todo caso, la amplitud de las medidas propuestas requerirá de una intensa colaboración y búsqueda de sinergias entre todos los centros directivos.

Este programa contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, ODS9 (Construir una infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación).

A continuación, se realiza una descripción de las áreas de actuación.

2. ÁREAS DE ACTUACIÓN

- **Registro y Asistencia al ciudadano**

  Se recogen en esta área las actuaciones relacionadas con el sistema de Registro, tanto para la atención presencial como a través de la Sede Electrónica, así como con la asistencia al ciudadano en la relación digital con la Administración.

  Líneas de actuación:

  - Registro electrónico
  - Representación, habilitación y apoderamiento
  - Seguimiento de expedientes y carpeta ciudadana

- **Servicios públicos digitales**

  El impulso y la mejora de la relación digital con el ciudadano y con las empresas por medio de las Sedes Electrónicas resulta primordial. En esta área se recogen las actuaciones en relación con la Sede Electrónica del MITMA, concretamente las mejoras en los procedimientos presentados en la Sede y en el seguimiento de expedientes.

  Líneas de actuación:

  - Sede electrónica
  - Identificación y firma electrónica
  - Seguimiento de expedientes y carpeta ciudadana
  - Notificaciones electrónicas
  - Intermediación de datos

- **Digitalización de procedimientos**

  Mientras que los dos puntos anteriores recogen las actuaciones para la mejora de las relaciones digitales con los ciudadanos y empresas, en esta tercera área de actuación se recogen las mejoras de los sistemas de tramitación que usan los empleados públicos del MITMA. Son, por una parte, las relacionadas con la gestión de documentos, expedientes y archivo electrónico y, por otra, con los procesos de mejora de la tramitación y con las herramientas necesarias.

  Líneas de actuación:

  - Reingeniería de procedimientos
  - Portafirmas electrónico
  - Documento electrónico
  - Expediente electrónico
  - Archivo electrónico

- **Infraestructura y Seguridad**

  Las infraestructuras son los elementos básicos que soportan los sistemas y aplicaciones utilizados por usuarios internos, ciudadanos y empresas que se relacionan con el MITMA. Con el fin de prestar un servicio de calidad y de acuerdo con las exigencias marcadas por la normativa de seguridad, se han de aplicar elementos de protección y de redundancia que permitan mejorar la disponibilidad de los servicios. En esta área también hay que considerar la oferta de servicios de infraestructuras y de plataformas en la nube, como oportunidad para mejorar la capacidad, escalabilidad

y coste. En el puesto de trabajo, se deberá seguir realizando una renovación de los equipos de los usuarios para disponer de las funcionalidades que aportan las nuevas tecnologías y dotar a los empleados públicos de los medios materiales necesarios para el correcto desarrollo de sus funciones desde un lugar distinto a su lugar de trabajo habitual.

Líneas de actuación:

- Infraestructuras TIC
- Servicios en la nube
- Puesto de trabajo
- Seguridad de la información
- Metodologías para la gestión, la calidad y el desarrollo de las aplicaciones

- **Comunicación con el ciudadano**

El Plan de Transformación Digital del Departamento abre una ventana de oportunidad para avanzar en la apertura de canales de comunicación, preferentemente bidireccionales, que ya se ha iniciado con la implantación de la filosofía de Gobierno Abierto, con carácter general, en la Administración General del Estado y, en el ámbito del MITMA, con las posibilidades que ofrece nuestra actividad en redes sociales y la colaboración entre los Centros Directivos y con los organismos y entidades adscritos al Ministerio.

Líneas de actuación:

- Web y movilidad
- Redes sociales
- Las necesidades del ciudadano
- Protección de datos personales

- **Análisis de información**

Los estudios y análisis a través de diferentes dimensiones y segmentaciones de los datos de gestión proveen modelos de comportamiento e identifican necesidades y tendencias. Se trata de poner en valor los datos, facilitando su análisis a los distintos perfiles de la organización. En esta área se incluyen actuaciones horizontales que igualmente sirven de base para actuaciones previstas en el apartado de Proyectos Sectoriales. Por otra parte, la puesta a disposición de los interesados, ciudadanos o empresas, de los datos en poder de la Administración como datos abiertos forma parte también de este área.

- Sistemas de análisis de datos
- Información y formatos reutilizables

- **Medidas dirigidas a los empleados**

  Los empleados son el principal activo de cualquier organización y en este epígrafe se recogen aquellas actuaciones encaminadas a la mejora de su formación y capacitación, el desarrollo del puesto de trabajo para su conversión a digital, así como la implantación de sistemas informáticos que potencien la colaboración y la difusión del conocimiento. El desempeño de los empleados del Departamento tiene una relación directa con la productividad del mismo y cualquier medida tendente a la mejora de ésta redundará en la mayor eficiencia de la actividad del Departamento. El uso de las Tecnologías de la Información debe seguir incidiendo en la mejora del desempeño de los empleados públicos.

  Líneas de actuación:

  - Formación
  - Desarrollar el puesto de trabajo digital
  - Potenciar las utilidades de la Intranet
  - Comunicación interna

- **Proyectos Sectoriales**

  Se incluye un amplio conjunto de proyectos de las distintas áreas de actividad que son propias de las competencias del MITMA en los que participa la Dirección General de Organización e Inspección por sus funciones en materia de Tecnologías de la Información.

  Por su singularidad, se destaca el impulso a la incorporación de metodología BIM, en línea con la actual corriente de estandarización y mejora de interoperabilidad de la información, como estrategia a largo plazo. La metodología BIM supone una revolución en la forma tradicional de trabajo en el sector de la construcción y se basa en la digitalización de toda la información, tanto administrativa como técnica.

  Igualmente, reseñables son las actuaciones en el ámbito de la movilidad, donde está prevista la implantación en España de dos plataformas de datos de movilidad y transporte: el Punto Nacional de Acceso a la Información de Viajes Multimodales y el Sistema de Información Global de Transporte y Movilidad.

Estas plataformas tienen como objeto el disponer de un sistema de datos de movilidad de personas que permita un mejor servicio a los usuarios y una mejor gestión del sistema de transporte por parte de las Administraciones Públicas.

Líneas de actuación:

- Building Information Modeling (BIM)
- Movilidad
- Transporte Terrestre
- Carreteras
- Ámbito Ferroviario
- Ámbito Aéreo
- Ámbito Marítimo
- Vivienda
- Información Geográfica
- Sector Postal

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El programa 460A “Investigación, Desarrollo e Innovación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia” se gestiona por la Dirección General de Organización e Inspección del MITMA.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO. PRESUPUESTO 2021

OBJETIVO
1. Líneas de actuación transversales del Plan de Transformación Digital

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Actuaciones implantadas **(nº)**					30

OBJETIVO
2. Líneas de actuación sectoriales del Plan de Transformación Digital

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Actuaciones implantadas **(nº)**					20

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 467B. Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras

PROGRAMA 467B

INVESTIGACIÓN, DESARROLLO Y EXPERIMENTACIÓN EN TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

Este Programa del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas O.A. y M.P. (CEDEX) persigue elevar el nivel científico-técnico en el sector de la obra pública, el transporte, la movilidad sostenible, y las implicaciones medioambientales y climáticas mediante la puesta a punto de equipamientos, metodologías y procedimientos de experimentación avanzados y mediante el desarrollo de proyectos de I+D+i.

El objetivo es aportar instrumentos (instalaciones de experimentación, modelos matemáticos y físicos, técnicas de ensayo y medida, etc.) de apoyo al avance del conocimiento en ingeniería civil, dentro de los ámbitos de competencia del CEDEX. Estos instrumentos se ponen al servicio de la Administración (y principalmente de los Ministerios de los que el CEDEX depende funcionalmente: Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), así como del conjunto del sector ligado a la obra pública, el transporte, la movilidad sostenible, y las implicaciones medioambientales y climáticas para mejorar los procedimientos de planificación, evaluación, construcción, mantenimiento y gestión de las obras públicas, la calidad de los servicios que éstas prestan a los ciudadanos. Las políticas actuales demandan un esfuerzo innovador para apoyar el establecimiento y desarrollo de la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada y avanzar en el conocimiento e integración de las consideraciones medioambientales y climáticas. Además, este Programa contribuye a la consecución de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Garantizar una vida sana para todos en todas las edades), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

2. ACTIVIDADES.

Las actividades que se incluyen en este programa se encuentran vinculadas a los campos de actividad del CEDEX, tal como se identifican en su Estatuto, de las actividades encargadas al Organismo por los Centros Directivos y Empresas Públicas vinculadas a los Ministerios de referencia o al resto de la Administración General del Estado, al Plan

Estratégico del CEDEX y a proyectos de I+D en los que el CEDEX colabora con otros Centros de Investigación.

Estas actividades pueden dividirse en los grupos siguientes:

- Ampliación y mejora de las instalaciones y recursos materiales utilizados para la investigación y experimentación: instalaciones y equipos de ensayo, medios de modelización, técnicas y sistemas, modelos, etc.
- Desarrollo de líneas de futuro e investigaciones estratégicas, en función de los planes y actuaciones en el ámbito de competencias del Organismo, y singularmente del desarrollo del Plan Estratégico del CEDEX.
- Desarrollo de investigaciones puntuales para obviar carencias existentes, bien como consecuencia de problemas concretos, bien para la creación de un acervo de utilización posterior.
- Actuaciones enmarcadas en programas de investigación, nacional o internacional, o en el desarrollo y gestión de dichos programas.

Estas acciones generan resultados susceptibles de múltiples aplicaciones, todas ellas dirigidas a impulsar la inversión pública bajo un enfoque de planificación estratégica: por una parte, para mejorar y ampliar las capacidades de asistencia técnica especializadas que el CEDEX presta a los Ministerios de referencia y al conjunto de la sociedad en el ámbito de la ingeniería civil y la integración de las consideraciones medioambientales y climáticas. Por otra parte, para la definición de normativa y recomendaciones técnicas, disminuyendo el impacto medioambiental, considerando medidas de mitigación y adaptación al cambio climático y mejorando la eficiencia en los recursos empleados en el desarrollo de las diversas políticas públicas de inversiones en obra pública (transporte, movilidad sostenible, agua, costas…). Finalmente, facilitando el desarrollo tecnológico del sector mediante la colaboración con sus empresas.

Necesidades del programa

El programa se inscribe dentro del esfuerzo de convergencia con los países de nuestro entorno en el campo de la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación. Esta necesidad de impulso de la I+D+i es especialmente relevante para acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente y para que los materiales de construcción satisfagan las necesidades de la economía circular e impulsen la digitalización y la capacidad de adaptación de las infraestructuras al cambio climático. Prioridades que han sido señaladas en el Pacto Verde Europeo presentado por la Presidenta de la Comisión

Europea el 12 de diciembre de 2019.

Igualmente han sido destacadas en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de enero de 2020, por el que se aprueba la Declaración del Gobierno de España ante la emergencia climática y medioambiental en el que se incorporan medidas que integran la variable del cambio climático en las políticas económicas, de movilidad y de vivienda entre otras. El contexto descrito demanda un esfuerzo innovador al tiempo que ofrece una oportunidad muy singular de situar a nuestro país en una posición de referencia internacional.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

El programa que nos ocupa se desarrolla a través de las unidades técnicas especializadas del CEDEX, bajo la coordinación de su Comité de Dirección y el apoyo horizontal del Gabinete Técnico (Unidad de Actividades Externas y Relaciones Comerciales) y de la Secretaría del CEDEX.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

El objetivo es aportar instrumentos (instalaciones de experimentación, modelos matemáticos y físicos, técnicas de ensayo y medida, etc.) de apoyo al avance del conocimiento en ingeniería civil, dentro de los ámbitos de competencia del CEDEX.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 467G. Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información

PROGRAMA 467G

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

La Dirección General de Organización e Inspección, a través de la Subdirección General de Tecnologías y Administración Digital (SGTIAD), desempeña las funciones de "análisis, desarrollo, implantación y mantenimiento de los sistemas de información en el ámbito de las competencias del Ministerio". La SGTIAD, con estas competencias, es la unidad responsable de atender las necesidades de los usuarios en materia de tecnologías de la información de las distintas unidades administrativas del Ministerio.

Este programa presupuestario está enfocado hacia los servicios y aplicaciones que logren mejoras y avances hacia la consecución de una sociedad de la información. En este sentido, debe aprovecharse la capacidad de las Tecnologías de la Información tanto para la prestación de nuevos servicios como para la mejora de la eficacia de los procesos y servicios ya implantados.

Las actuaciones de este programa, junto con las correspondientes de los otros programas presupuestarios que se gestionan por la SGTIAD, están recogidas en una planificación estratégica en materia de Tecnologías de la Información y Administración Digital que se encuentra alineada con los objetivos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

En concreto, las actuaciones que se van a llevar a cabo dentro de este programa se agrupan en dos apartados: por una parte, las mejoras de los procesos y servicios ya implantados dan lugar a las actuaciones en la plataforma de administración digital del MITMA que permite la ejecución de las competencias administrativas de sus unidades conforme a una administración digital efectiva; mejoras en los sistemas de cuadro de mando del Ministerio guían los análisis y decisiones de esas mismas unidades con criterios objetivos y cuantificados; mejoras en las aplicaciones informáticas de gestión de competencias propias.

Por otra parte, nuevos funcionalidades y mejoras en los servicios proporcionados al ciudadano en la Sede electrónica del MITMA.

2. ACTIVIDADES.

2.1 Nuevas funcionalidades en la plataforma de administración digital y Cuadros de mando del Ministerio.

La efectividad de una administración digital exige de una plataforma de administración digital que está sometida a una mejora permanente de los elementos que la forman y de una adaptación a los cambios legislativos y derivados de las necesidades de los usuarios. Las actuaciones de este apartado se concretarán en los sistemas:

- Repositorio de documentos electrónicos
- Evolución de los espacios de firma
- Evolución y nuevas funcionalidades de los componentes de la firma electrónica y el portafirmas digital

La toma de decisiones en cualquier ámbito y en particular en el ámbito de las competencias administrativas exige, en el marco de una sociedad de la información, que se basen en criterios cuantitativos y contrastables. Para ello se necesita disponer de sistemas de cuadros de mando en los que se recoge información de los ámbitos de gestión y externa y que se somete a una explotación y adaptación a las necesidades de las unidades competentes.

Se acometerán mejoras de los indicadores y del sistema de explotación de los cuadros de mando correspondientes en los siguientes sistemas:

- Portales del Ministerio
- Administración Digital
- Aplicaciones corporativas y sectoriales.

Por otra parte, se acometerán nuevas funcionalidades en distintos sistemas de cuadro de mando de explotación de información de transportes y presupuestaria.

Todas estas mejoras exigirán mejoras en la infraestructura de base del sistema de cuadro de mando del Ministerio.

2.2 Nuevos servicios públicos digitales en la Sede del MITMA.

El impulso y la mejora de los sistemas del MITMA que sostienen la relación digital con el ciudadano y con las empresas por medio de la Sede Electrónica resulta primordial para una sociedad de la información. Se recogen en este punto las actuaciones en relación con la Sede Electrónica del MITMA.

La actividad del Ministerio en relación con el ciudadano y las empresas se concreta en nuevos procedimientos ofrecidos en la Sede. El aumento del número de expedientes presentados por la Sede obliga a mejoras y nuevas funcionalidades en el seguimiento de los expedientes. El mismo motivo obliga a mejores servicios digitales ofrecidos en la misma Sede. El MITMA ofrece servicios con el uso de plataformas comunes de la Secretaría General de Administración Digital (SGAD) que exigen actuaciones de nuevas funcionalidades en la integración con esas plataformas.

Las actuaciones se concretan en los siguientes puntos

- Desarrollo de nuevos procedimientos en la Sede Electrónica del MITMA
- Mejoras funcionales en la integración con los sistemas de la SGAD: Carpeta Ciudadana, @Notifica, Plataforma de Intermediación y Registro Electrónico de Apoderamientos.
- Mejoras funcionales en la integración con el sistema @firma para la Identificación y firma electrónica
- Nuevas funcionalidades en el sistema de gestión de expedientes administrativos genérico.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El programa 467G, “Investigación y Desarrollo de la Sociedad de la Información”, se gestiona por la Dirección General de Organización e Inspección del MITMA.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

OBJETIVO / ACTIVIDAD
1. Impulso de los servicios al ciudadano por medios electrónicos

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Trámites en la Sede Electrónica de Fomento **(nº)**	1.000.000	1.592.360	1.500.000	1.712.248	1.800.000

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Visitas al portal de Fomento **(nº)**	8.800.000	9.132.365	9.000.000	9.102.000	9.200.000
— Notificaciones/comunicaciones electrónicas practicadas **(nº)**	220.000	378.440	400.000	417.474	425.000

OBJETIVO / ACTIVIDAD
2. Mejora de la digitalización en la gestión administrativa interna

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Firmas electrónicas de documentos en el ámbito de la In-tranet **(nº)**	200.000	269.297	300.000	305.000	350.000
— Envíos por SIR **(nº)**	35.000	45.588	40.000	45.000	50.000

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 491N. Servicio postal universal

PROGRAMA 491N

SERVICIO POSTAL UNIVERSAL

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

Este programa se concreta en dos actuaciones:

1) Contribución del Estado a la financiación del Servicio Postal Universal en los términos establecidos en la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del Servicio Postal Universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal.

2) Pago de los gastos de participación en Organismos Internacionales relacionados con la prestación del Servicio Postal Universal: la Unión Postal Universal y la Unión Postal de las Américas, España y Portugal.

Este Programa contribuye al impulso del Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) ODS1 (Fin de la pobreza). Una de las principales medidas es la Prestación del Servicio Postal Universal, que el Estado garantiza en todo el territorio nacional. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana compensa a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A., para que esta última asegure la prestación de dicho servicio y garantice el acceso a servicios postales básicos de calidad y a precios asequibles en todo el territorio nacional.

1.1. Contribución del Estado a la financiación del Servicio Postal Universal.

1.1.1 Antecedentes y descripción.

Se entiende por Servicio Postal Universal el conjunto de servicios postales de calidad determinada, prestados de forma permanente en todo el territorio nacional a un precio asequible para todos los ciudadanos y respetando las normas de calidad que el Gobierno fije para cada uno de los servicios que integran dicho servicio universal.

La prestación del Servicio Postal Universal deberá realizarse de conformidad con las previsiones de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, que entró en vigor el 1 de enero de 2011 para transponer la Directiva 2008/6/CE, de 20 de febrero, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales en la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio.

La citada norma contempla un procedimiento de financiación pública para el supuesto de que la prestación del Servicio Postal Universal suponga una carga financiera

para Correos y Telégrafos, S.A., no compensada a través de otros mecanismos establecidos en la mencionada Ley.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia es la entidad encargada de velar para que la prestación del servicio por parte de Correos y Telégrafos se realice de acuerdo con las previsiones del gobierno y de determinar la carga financiera injusta que le supone al operador la obligación de la citada prestación.

Dado el desfase temporal existente entre las consignaciones presupuestarias en un ejercicio concreto y la verificación del coste neto para ese mismo ejercicio, las cantidades abonadas al operador designado deben entenderse con carácter de a cuenta y serán sometidas a regularización una vez determinada la carga financiera injusta que pueda suponer la prestación del servicio postal universal.

1.1.2 Área de competencias y objetivos.

El objetivo prioritario es la adecuada prestación del servicio postal universal que lleve a la consecución de una mayor cohesión económica, social y territorial.

Los servicios postales son considerados uno de los servicios de interés económico general (SIEG) de la Unión Europea y en este sentido son objeto de una especial regulación en aras de la consecución de los objetivos de solidaridad e igualdad de trato que es la base del modelo europeo de sociedad.

1.2. Pago de los gastos de participación en Organismos Internacionales relacionados con la prestación del Servicio Postal Universal.

1.2.1 Antecedentes y descripción.

España forma parte de dos organismos internacionales relacionados con la prestación de servicios postales: la Unión Postal Universal (UPU) y la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP).

La UPU se fundó por el tratado de Berna de julio de 1874, y España forma parte de este Organismo desde su fundación. Este Organismo tiene como objetivo fundamental la constitución de un solo territorio entre todos los Estados miembros para el intercambio de la correspondencia, garantizando el derecho de todos sus ciudadanos a un Servicio Postal Universal, prestado con calidad en forma permanente y extendida. En 1948 la UPU se incorpora a las Naciones Unidas como un organismo especializado.

El origen de la UPAEP se remonta a principios del siglo XIX, si bien España es miembro desde 1926. Su sede se encuentra en Montevideo y engloba a los Estados del Continente Americano (incluidos Canadá y Estados Unidos) más España y Portugal.

En el esquema financiero de ambas uniones los gastos han de ser sufragados en común por los países miembros de acuerdo con su categoría de contribución, medida para cada uno de ellos mediante un número determinado de unidades contributivas.

1.2.2 Área de competencias y objetivos.

El objetivo fundamental es la constitución de un solo territorio entre todos los Estados miembros para el intercambio de la correspondencia, garantizando el derecho de todos sus ciudadanos a un Servicio Postal Universal, prestado con calidad en forma permanente y extendida para conseguir una mayor cohesión económica, social y territorial.

2. ACTIVIDADES.

Para la consecución del objetivo prioritario del programa, la adecuada prestación del Servicio Postal Universal, las autoridades nacionales de reglamentación deben desarrollar una serie de actividades que se concretan fundamentalmente en las siguientes:

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia es la entidad encargada de velar para que la prestación del servicio por parte de Correos y Telégrafos se realice de acuerdo con las previsiones del Gobierno y de determinar la carga financiera injusta que le supone al operador la obligación de la citada prestación. Para ello la Comisión debe realizar, entre otras, las siguientes actividades:

- Controlar el cumplimiento de las obligaciones de prestación del Servicio Postal Universal impuestas al operador designado, en particular los objetivos de calidad establecidos para los servicios postales.
- Auditar la contabilidad analítica del operador público y el cálculo del coste neto del Servicio Postal Universal, de acuerdo con la normativa reguladora de estas materias.
- Determinar, anualmente, la carga financiera injusta que supone la prestación del Servicio Postal Universal.

La Secretaría General Técnica, a través de la Subdirección General de Régimen Postal, realiza el seguimiento de las relaciones entre usuarios y operadores de los servicios postales, conociendo de las controversias entre ellos, así como otorgando las autorizaciones singulares y recibiendo las declaraciones responsables que habilitan para la actividad postal.

Para la adecuada prestación de un servicio postal de calidad y homogéneo en todo el territorio de los Estados miembros, así como para conformar las políticas comunitarias y mundiales en materia postal, se realizan las siguientes actividades periódicas:

- Asistir a reuniones de los órganos de gobierno de ambas Uniones.
- Participar en grupos de trabajo sobre temas postales monográficos
- Proponer medidas y modificaciones en la legislación postal internacional.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

Este programa es gestionado por la Secretaría General Técnica del Departamento, a través de la Subdirección General de Régimen Postal.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

De acuerdo con lo anteriormente expresado y dado que este programa se concreta principalmente en efectuar transferencias finalistas a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A., no es posible establecer objetivos o indicadores de seguimiento distintos al importe total abonado.

En cuanto a las transferencias a las mencionadas uniones para sufragar sus gastos de mantenimiento, han de realizarse de acuerdo con nuestra categoría de contribución y, por tanto, no admiten otros objetivos que el pago en plazo de las cuotas, para evitar la generación de intereses de demora y asegurar la continuidad de las actividades de estos Organismos.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 495A. Desarrollo y aplicación de la información geográfica española

PROGRAMA 495A

DESARROLLO Y APLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN GEOGRÁFICA ESPAÑOLA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

Los objetivos del IGN y de su organismo Autónomo, el CNIG, se integran en el Marco general del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Los programas y actuaciones de este Centro Directivo se incorporan y participan de forma activa colaborando en la consecución de los retos y objetivos planteados en el Departamento. Las actuaciones de este Centro derivan tanto de proyectos a muy largo plazo como de actividades que se realizan de forma permanente para cumplir con las funciones asignadas. Se han establecido 4 líneas de actuación principales en las que se engloban las actividades que, de muy diversa naturaleza, el IGN desarrolla.

Los programas de actuación definidos por el IGN y el CNIG, son los siguientes:

- Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial.
- Plan de I+D+i en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica.
- Gestión de la infraestructura de Información Geográfica de España, asegurando la normalización y difusión de la Información Geográfica oficial y los servicios basados en ella.
- Coordinación de la actuación pública en el ámbito de la información geográfica a través de los mecanismos previstos en el Consejo Superior Geográfico y el Sistema Geográfico Nacional.

Además de estos programas de actuación, se llevan a cabo una serie de acciones que se enmarcan en una línea general de “Actuaciones horizontales” que resultan esenciales para la realización de todas las actividades necesarias para el propio funcionamiento de la Institución.

Este Programa impulsa principalmente el Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), con las siguientes actuaciones:

- **Plan Cartográfico Nacional**: el Ministerio dispone, organiza y hace accesibles datos geográficos en el Sistema Cartográfico Nacional (SCN) y facilita los servicios

interoperables de información geográfica en formatos diversos, mapas, catálogos, descargas, que permiten una explotación óptima para cualquier sector.

- **Plan Nacional de Observación del Territorio (PNOT)**: su finalidad es impulsar la coordinación en la obtención y difusión de la información geográfica en España entre los distintos organismos de las Administraciones Públicas.
- **Atlas Nacional de España (ANE)**: contendrá una recapitulación y una generalización de los conocimientos científicos contemporáneos en el campo de la geografía física, económica, cultural y política del país.

2. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

2.1 Plan de I+D+i en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica

La ejecución del Plan de I+D+i en Ciencias de la Tierra y el Espacio y de Vigilancia y Alerta Sísmica y Volcánica tiene como fin el logro y mantenimiento del mayor nivel científico y tecnológico en esos campos de actividad, con vistas a la más eficaz y segura prestación de los mencionados servicios. El IGN es en la actualidad el organismo nacional de referencia en las técnicas de la radioastronomía aplicadas tanto en estudios y aplicaciones astronómicas como geodésicas. Es, asimismo, centro de referencia en geofísica, especialmente en los campos de la sismología y la volcanología, en los que dispone de los más actuales sistemas de observación y medida, aplicados tanto a su uso como redes de vigilancia y alerta, como a la realización de trabajos y estudios científicos. Dentro este área, es también institución de referencia en geomagnetismo y gravimetría. Asimismo, dispone de unos laboratorios de primera fila para su uso en las técnicas más avanzadas de la electrónica, las microondas, la informática y las comunicaciones aplicadas al desarrollo de instrumentación propia en los campos en los que realiza sus actividades.

El Observatorio de Yebes se mantiene integrado en el mapa de Infraestructuras Científico Técnicas Singulares (ICTS) españolas. Algunos de sus objetivos estratégicos han logrado financiación FEDER en estos años y otros están en proceso de obtenerla. Destacan, entre otros, los siguientes proyectos:

- Proyecto YDALGO «Infraestructuras de Desarrollo y Actividades de Laboratorio para Geodesia Espacial en el Observatorio de Yebes, por valor de 9.490.000 €, financiado al 80% con fondos FEDER

- Proyecto RAEGE “Red Atlántica de Estaciones Geodésicas y Espaciales”. También financiado con fondos FEDER. En 2021 se va a acometer la instalación de radiotelescopio de Gran Canaria.
- Proyecto YNART “Infraestructuras para la actualización de los radiotelescopios del Observatorio de Yebes”, por un valor de 3.735.000€, financiado también al 80% con fondos FEDER
- Proyecto para el establecimiento de una red de vigilancia volcánica en Isla Decepción (Antártida)

Actividades a realizar

Las actividades necesarias para la ejecución de este programa de actuación se enmarcan en cuatro grandes grupos:

- Desarrollos tecnológicos e instrumentales de los medios del IGN en Astronomía, Geodesia, Geofísica y Volcanología, y para su uso en aplicaciones espaciales.
- Estudios científicos y trabajos de investigación dirigidos al incremento del conocimiento en Astronomía, Geodesia, Geofísica y Volcanología.
- Funcionamiento operativo y gestión de las redes de vigilancia y alerta sísmica y volcánica.
- Observación y Cartografía del Campo Geomagnético.
- Infraestructura de medida de la Gravedad Absoluta en todo el Territorio Nacional.
- Actividades culturales y de divulgación científica.

2.2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial.

Este programa desarrolla la implantación y la actualización continua de las redes y las señales geodésicas y de nivelación nacionales activas y pasivas que permiten el mantenimiento del Sistema Geodésico de Referencia (SGR) europeo oficialmente adoptado en España, así como los subsiguientes servicios básicos de posicionamiento y navegación, hoy día imprescindibles en cualquier sector de actividad. En el marco de este programa queda comprendido el Plan Nacional de Observación del Territorio (PNOT), que dota al Estado de coberturas periódicas completas del territorio español —mediante imágenes aéreas y de satélite de alta, media y baja resolución—así como permite la extracción de información geográfica de las mismas con propósito multidisciplinar. Este plan se estructura, a su vez, en el Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA), el Plan

Nacional de Teledetección (PNT) y el Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo en España (SIOSE). La información geográfica, por su parte, se ha reorientado últimamente hacia la producción de Información Geográfica de Referencia, información que constituye un esqueleto único sobre el que basar el resto de productos cartográficos y bases de información geográfica. Constituye consecuentemente un marco de actuación que permite de forma más eficiente la generación del resto de productos. Finalmente, este programa culmina con la producción y la actualización de las bases topográficas y cartográficas nacionales y de las series de cartografía oficial topográfica y temática derivadas de aquellas, entre las que debe destacarse el Mapa Topográfico Nacional de España a escalas 1:25.000 y 1:50.000 (MTN25 y MTN50) y el Atlas Nacional de España (ANE). Todas las actuaciones que se llevan a cabo dentro de este programa se desarrollan bajo el soporte de la Ley sobre las Infraestructuras y los Servicios de Información Geográfica en España (LISIGE) y, por tanto, siguiendo lo establecido en la directiva europea INSPIRE que la citada ley transpone a nuestro ordenamiento jurídico, satisfaciendo las necesidades multidisciplinares de la sociedad en general y particularmente de las Administraciones Públicas nacionales y europeas, y destacando por su importancia las que exige el programa de la Unión Europea COPERNICUS.

Actividades a realizar:

Las actividades necesarias para la ejecución de este programa de actuación se enmarcan en cuatro grandes áreas:

- Implantación y mantenimiento de las infraestructuras geodésicas necesarias para el soporte métrico de territorio, esto es los sistemas de referenciación, posicionamiento y navegación y cálculo de parámetros atmosférico para predicción del clima.
- Desarrollo del Plan Nacional de Observación del Territorio para la generación de coberturas periódicas de imágenes y de ocupación del suelo.
- Producción y actualización de los aspectos topográficos de la Información Geográfica de Referencia.
- Producción y actualización de las bases topográficas y cartográficas de ámbito nacional y de la cartografía oficial topográfica y temática derivada de ellas.

2.3. Gestión de la Infraestructura de Información Geográfica de España, asegurando la normalización y difusión de la Información Geográfica oficial y los servicios basados en ella.

Este programa desarrolla la planificación y gestión de la Infraestructura de Información Geográfica de España, y la armonización y normalización, en el marco del Sistema Cartográfico Nacional, de la Información Geográfica oficial, y la planificación y desarrollo de servicios de valor añadido, de nuevos sistemas y aplicaciones en materia de información geográfica, especialmente para el aprovechamiento en el ámbito de las Administraciones Públicas. La Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las Infraestructuras y los Servicios de Información Geográfica en España, en su artículo 4 asigna al Consejo Superior Geográfico, como órgano de coordinación y dirección de dichas infraestructuras y servicios en España, las funciones en relación con la constitución y mantenimiento de la Infraestructura de Información Geográfica de España, y especifica que tanto los datos geográficos como los servicios interoperables de información geográfica proporcionados a través de la Red Internet por las distintas Administraciones y organismos del sector público integrados en la Infraestructura de Información Geográfica de España estarán disponibles a través del Geoportal de la Infraestructura de Datos Espaciales de España. Asimismo, en su artículo 5 establece que la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional como Secretaría Técnica del Consejo Superior Geográfico, constituirá y mantendrá el Geoportal de la Infraestructura de Datos Espaciales de España, que permitirá la localización de los datos geográficos y el acceso a los servicios interoperables que formen parte de la Infraestructura de Información Geográfica de España asegurando que todos los nodos con datos geográficos y servicios interoperables de información geográfica de las Administraciones Públicas sean accesibles a través del referido Geoportal..También se desarrolla una importante tarea de fomento de la utilización de los servicios interoperables de información geográfica y de colaboración público-privada (PPP) para generar valor añadido a partir de la información geográfica oficial, así como de difusión y capacitación de técnicos en las tecnologías y metodologías avanzadas desarrolladas por el sector de I+D+i español, tanto en España como en Iberoamérica, colaborando a la proyección en dichos ámbitos territoriales del sector de las tecnologías de la información geográfica público y privado de España.

Las actividades necesarias para la ejecución de este programa de actuación se encuadran en las siguientes áreas:

- Planificación, desarrollo y gestión de la Infraestructura de la Información Geográfica de España.
- Armonización y normalización de la Información Geográfica oficial y su difusión en los ámbitos nacional e internacional.

- Ejecución de proyectos e iniciativas PPP y de actuaciones de I+D+i en el campo de la Información Geográfica.

En materia de oportunidades para la **infancia y adolescencia**, es importante destacar la labor educativa realizada por el CNIG en estrecha cooperación con el IGN. De hecho, existe un indicador que mide el número de visitantes de colegios e institutos que visitan nuestras instalaciones y a los que se les enseñan las diferentes áreas de nuestra actividad (astronomía, sismología, producción cartográfica, etc.) desde un punto eminentemente didáctico y práctico.

De igual forma existe un indicador que recogerá el número de recursos didácticos que se van a desarrollar. En efecto, el CNIG e IGN en colaboración con la Asociación de Geógrafos Españoles están desarrollando un programa de desarrollo de recursos didácticos (vídeos, story maps, juegos,…) que permitan tanto al profesorado como a los alumnos de las diferentes etapas a asentar y mejorar sus conocimientos geográficos de una forma amena y atractiva.

2.4. Coordinación de la actuación pública en el ámbito de la información geográfica a través de los mecanismos previstos en el Consejo Superior Geográfico y el Sistema Cartográfico Nacional.

El Sistema Cartográfico Nacional, aprobado mediante el Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, constituye el marco obligatorio de la actuación de la Administración General del Estado en materia cartográfica y de las Administraciones Públicas que se integren en el Sistema, y de los diferentes operadores públicos cuyas competencias concurren en este ámbito. El órgano de dirección del Sistema Cartográfico Nacional es el Consejo Superior Geográfico, que ejerce la función consultiva y de planificación de la información geográfica y la cartografía oficial, tiene carácter colegiado y en él están representadas la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales. La herramienta con que cuenta el Consejo Superior Geográfico para coordinar y planificar la producción de cartografía y de servicios de información geográfica de la Administración General del Estado, y de ésta con las Administraciones Autonómicas, es el Plan Cartográfico Nacional, de cuya preparación se encarga la Comisión Especializada del Plan Cartográfico Nacional del Consejo Superior Geográfico. Durante el año 2016 se preparó el Plan Cartográfico Nacional 2017-2020 para su revisión por el Consejo Superior Geográfico, quien trasladó la propuesta al Ministro de Fomento (actual Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), que lo elevó para aprobación del Consejo de Ministros, que finalmente se produjo el 21 de julio de 2017. Al IGN le corresponde, a través de su Secretaría General, el ejercicio de la Secretaría Técnica del

Consejo Superior Geográfico, lo que le atribuye la responsabilidad sobre el impulso y apoyo logístico al Sistema Cartográfico Nacional. La ejecución operativa de la gestión del Consejo Superior Geográfico ha sido realizada por la Comisión Permanente, presidida por el Director General del IGN, con el apoyo de las propuestas e informes aportados por la Comisión Territorial, el Consejo Directivo de la Información Geográfica en España (CODIIGE), las seis Comisiones Especializadas (Sistema Geodésico, Plan Cartográfico Nacional, Normas Geográficas, Observación del Territorio, Infraestructura de Datos Espaciales y Nombres Geográficos) y la Secretaría Técnica, todos ellos, en calidad de órganos del Consejo Superior Geográfico. La composición actual de la Comisión Territorial incluye a los representantes de todas las Comunidades Autónomas y Ciudades con estatuto de autonomía integradas en el Sistema Cartográfico Nacional, a excepción de la Comunidad Autónoma de Cataluña, y al representante propuesto por la Asociación de Entidades Locales de mayor implantación en el territorio nacional (Federación Española de Municipios y Provincias). La Secretaría General del Instituto Geográfico Nacional atiende a las funciones técnicas y gestoras y a la coordinación interna y externa de actuaciones en el ámbito que le otorga el Sistema Cartográfico Nacional.

Las actividades a realizar para el cumplimiento del programa son las siguientes:

- Potenciación de la colaboración institucional y la cartografía oficial, a través del Consejo Superior Geográfico (CSG), órgano de dirección del Sistema Cartográfico Nacional (SCN) que ejerce la función consultiva y de planificación de la información geográfica. En este punto se engloban las actuaciones llevadas a cabo por el Consejo Directivo de la Infraestructura de Información Geográfica de España (CODIIGE), órgano colegiado del CSG establecido por la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las Infraestructuras y los Servicios de Información Geográfica en España (LISIGE).
- Gestión de los instrumentos de soporte del Sistema Cartográfico Nacional: Sistema de Referencia Geodésico, del que forman parte las redes nacionales geodésicas y de nivelaciones; el Sistema Oficial de Coordenadas del que forman parte tanto las coordenadas geográficas basadas en el Sistema de Referencia Geodésico como las coordenadas planas del Sistema de Proyección UTM, en escalas superiores a 1:500.000; la toponimia oficial recogida en el Nomenclátor Geográfico Básico de España; las Delimitaciones Territoriales inscritas en el Registro Central de Cartografía; y el Inventario Nacional de Referencias Geográficas Municipales.

2.5. Actuaciones horizontales.

La ejecución material de los programas descritos anteriormente precisa de la realización de ciertas actuaciones de soporte y apoyo. Estos son proporcionados por un sistema gerencial ideado para dar servicio a las necesidades del Centro con el objetivo de lograr la mayor eficiencia y calidad posible, incluyendo el soporte en la contratación de todos los servicios y suministros necesarios, en el ámbito de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, esenciales en prácticamente cualquier actividad que se realice en un Centro tan demandante en este campo como el IGN y CNIG.

En este marco de actuación se analizan también los resultados de las actividades del IGN y del CNIG que proporcionan información sobre la igualdad de género. Se ha considerado como uno de los indicadores a considerar la participación del personal, según el género, de ambas instituciones en foros nacionales e internacionales relacionados con sus ámbitos de competencia.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La ejecución de este Programa se realiza a través de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, mediante sus Subdirecciones Generales, y el Organismo Autónomo adscrito, Centro Nacional de Información Geográfica.

De una manera genérica, existe una correlación entre los programas de actuación definidos y la responsabilidad de cada uno de estos órganos, conforme al siguiente esquema:

SUBDIRECCIÓN GENERAL	PROGRAMAS DE ACTUACIÓN.
S.G. Astronomía, Geofísica y Aplicaciones Espaciales	Plan de I+D+i en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica.
S.G. de Geodesia y Cartográfia	Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial.
O.A. Centro Nacional de Información Geográfica	Gestión de la Infraestructura de Información Geográfica de España, asegurando la normalización y difusión de la Información Geográfica oficial y los servicios basados en ella.
Secretaría General	Coordinación de la actuación pública en el ámbito de la información geográfica a través de los mecanismos previstos en el Consejo Superior Geográfico y el Sistema Cartográfico Nacional y Actuaciones Horizontales.

Órganos Colegiados:

- **Comisión Nacional de Astronomía**, cuya copresidencia recae en la Dirección General del IGN (Real Decreto 587/1989, de 12 de mayo), para la coordinación de las actividades públicas en este campo (Institutos Astrofísicos de Canarias y de Andalucía, Real Instituto y Observatorio de la Armada de San Fernando, Observatorio Astronómico Nacional del IGN, Universidades, INTA, ESA, etc) y para la representación exterior de la comunidad astronómica nacional.
- **Comisión Española de Geodesia y Geofísica**, presidida por el Director General del IGN, con análogas funciones y mayor extensión de organismos coordinados (Instituto Geológico y Minero de España, Instituto Español de Oceanografía, Agencia Estatal de Meteorología, varios Institutos del CSIC y Universidades, entre otros).
- **Comisión Permanente de Normas Sismorresistentes,** presidida por el Director General del IGN y constituida por representantes de varios Ministerios (Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Defensa; Industria, Comercio y Turismo; Interior; Justicia), para la actualización de las normas de construcción antisísmica.
- **Consejo Superior Geográfico**, regulado por la Ley 7/1986, de 24 de enero, de Ordenación de la Cartografía, y por la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España (LISIGE), presidido por el Subsecretario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con su vicepresidencia y secretaría técnica ejercidas por la propia Dirección General del IGN, para la coordinación, planificación y normativa de toda la

cartografía nacional, con representantes de todos los Ministerios, Comunidades Autónomas y Administraciones Locales.

4. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO
1. Plan de I+D+I en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Desarrollos tecnológicos e instrumentales de los medios del IGN en astronomía, geodesia y geofísica y para su uso en aplicaciones espaciales.					
— Informes técnicos correspondientes a desarrollos ejecutados **(nº)**	30	34	35	35	30
— Red atlántica de estaciones geodinámicas y espaciales **(%)**	95	95	95	95	96
Estudios científicos y trabajos de investigación dirigidos al incremento del conocimiento en astronomía, geodesia y geofísica					
— Tesis y monografías **(nº)**	5	2	4	1	5
— Operatividad instalaciones y medios de observación **(%)**	75	80	80	80	75
Investigación astronómica y geofísica					
— Publicaciones-comunicaciones en revistas y congresos internacionales **(nº)**	160	194	185	155	160
2. De medios					
— Técnicos especialistas ope-ración telescopios	6	5	6	6	6

OBJETIVO
1. Plan de I+D+I en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Funcionamiento operativo y gestión de las redes de vigilancia y alerta sísmica y volcánica					
— Operatividad de las redes de vigilancia sísmica y volcánica **(%)**	100	100	100	100	100
— Alertas enviadas **(nº)**	2.500	4.400	4.500	4.500	4.600
— Sistema de vigilancia volcánica de Canarias **(%)**	95	95	96	96	97
Actividades culturales y de divulgación científica					
— Visitantes atendidos **(nº)**	12.000	12.700	13.500	2.500	2.500
— Conferencias impartidas **(nº)**	30	40	40	46	40
2. De medios					
— Técnicos especialistas vigilancia volcánica **(nº)**	32	32	35	32	32

OBJETIVO
2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Implantación y mantenimiento de las infraestructuras. geodésicas necesarias para el soporte de los sistemas de referenciación, posicionamiento y sistemas de referenciación, posicionamiento y navegación					

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— % medio anual de disponibilidad, continuidad e integridad de los servicios provenientes de las redes geodésicas activas y pasivas **(%)**	96,67	97	97	97,67	97
Programas Geodésicos					
— REDNAP (Nivelación alta precisión) **(%)**	95	97	97	98	97
— Red Nacional de Mareógra-fos **(%)**	96	96	97	97	97
— Red Nacional de Estaciones Permanentes**)**	99	98	97	97	97
2. De medios					
— Lín.de nivelación contrata-das **(km)**	150	90	190	190	190
— Lín. de nivelación por medios propios **(km)**	40	3	30	30	30
— Ins./mant. de estaciones mareográficas **(nº)**	10	10	10	10	10
— Ins./mant. estaciones per-manentes **(nº)**	10	5	8	8	8

OBJETIVO
2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Desarrollo del pnot para la generación de coberturas periódicas de imágenes informa-cion geográfica de referencia y ocupación del suelo.					

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— % del territorio nacional cubierto en un ejercicio anual mediante el conjunto de imágenes e información territorial del PNOT **(%)**					
Plan Nacional de Observación del Territorio	100	100	100	96	100
— Hojas SIOSE1:25.000 **(%)**	50	50	50	50	33
— Hojas CORINE 1:100.000 **(%)**	25	0	25	0	0
— Reuniones programas inter-nacionales **(nº)**	24	24	24	25	30
— Escenas espaciales corregidas **(nº)**	2.100	1.308	320	320	320
— Mosaicos 1:50.000 de ortofotos PNOA **(nº)**	562	562	682	682	780
— Hojas MDT/MTN50 **(nº)**	170	200	200	175	250
2. De medios					
— Contratación SIOSE **(Km^2)**	290.000	250.000	250.000	250.000	250.000
— Contratación vuelos PNOA **(Km^2)**	140.548	140.548	170.429	170.429,00	194.989,00
— Estaciones para geoproce-samiento y servidores **(nº)**	20	0	20	0,00	20

OBJETIVO
2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Producción a actualización de las bases topográficas y carto-gráficas de ámbito nacional y de la cartografía oficial topográfica y temática derivada de ellas					

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— % del territorio nacional cubierto en un ejercicio anual mediante el conjunto de las bases y series topográficas y cartográficas nac. **(%)**	100	90	100,00	31	100,00
Bases de datos geoespaciales					
— Base de Redes de Transporte **(km^2)**	59.043,26	120.952,45	223.442,70	48.837,27	223.442,70
— Base de elementos hidrográficos **(km^2)**	531.737,52	157.400,00	101.200,00	42.600,00	70.000,00
— Base de poblaciones **(nº)**	250.000,00	150.000,00	150.000,00	37.000,00	90.000,00
— Base Topográfica Nacional, BTN25 actualizada **(Km^2)**	303.000,00	188.523,00	357.882,51	115.179,80	161.470,02
— Base Topográfica Nacional, BTN100 actualizada **(Km^2)**	336.667,00	300.000,00	350.000,00	125.000,00	125.000,00
— Bases Cartográficas BCN200, BCN500 y BCN1000 actualizadas **(nº)**	18	12	12	12	15

OBJETIVO
2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Mapa Topográfico Nacional					
— Hojas MTN25 actualizadas **(nº)**	600	310	1.032	836,00	490,00
— Hojas MTN50 actualizadas **(nº)**	150	12	12	12,00	16,00
Cartografía derivada y temática					
— Productos cartográficos derivados y temáticos **(nº)**	18	6	15	13,00	11,00
— Filmación planchas impresión offset **nº**)	800	544	500	120,00	240,00
— Recursos producidos SIANE **(nº)**	800	700	900	900,00	900,00

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Capas integradas en visor Cartografía Temática **(nº)**	80	80	80	80,00	80,00

OBJETIVO
3. Gestión de la infraestructura de Información Geográfica de España, asegurando la normalización y difusión de la Información Geográfica oficial y los servicios basados en ella.
3.1 Ofrecer productos y servicios útiles

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Ventas en Productos Geográficos **(miles €)**	500	477	500,00	350,00	450,00
— Ventas en Servicios **(miles €)**	2.300	1.924,46	2.544	2.000,00	2.000,00
— Exposiciones y congresos (Nº personas)	47.500	48.150	48.500	15.000,00	20.000,00
— Visitas docentes concertadas a nuestra sede **(nº)**	9.000	9.210	9.600	1.500,00	4.000,00
— Visitas página web **(nº)**	5.000.000	5.100.000	5.500.000	5.350,00	5.500.000,0
2. De medios					
— Transf. corrientes recibidas del Departamento **(miles €)**	2.040,21	2.040,21	2.040,21	2.034,03	2.040,21
— Transf. Corrientes de OO.AA. **(miles €)**	50,00	27,40	50,00	35,76	50,00
— Otras transferencias corrientes **(miles €)**	100,00	189,19	6,00	0,00	6.100,00
— Transf. capital recibidas del Departamento **(miles €)**	2.520,00	2.495,14	2.520,00	2.495,14	2.520,00
— Transf. capital recibidas de la Unión Europea **(miles €)**	0	0	0	0	0
— Préstamos **(miles €)**	2.998,72	2.912,00	2.446,00	2.446,00	6.488,67
— Personal del Organismo **(nº)**	83	83	96	84	90

OBJETIVO
3. Gestión de la infraestructura de Información Geográfica de España, asegurando la normalización y difusión de la Información Geográfica oficial y los servicios basados en ella.
3.2 Gestión de la Infraestructura de Información Geográfica de España

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Planificación, desarrollo y gestión de la infraestructura de la Información Geográfica de España:					
— Servicios web interoperables **(nº)**	2.810	3.001	3.250	3.011	3.100
— Peticiones a los Servicios del Nodo IGN-IDE (**nº**)	5.450.000	15.160.000	17.250.000	15.760,00	16.000
— Visitas al Geoportal de la IDEE **(nº)**	228.000	428.977	350.000	425.000	425.000
Armonización de la información geográfica oficial y su difusión nacional e internacional.					
— Direcciones postales nuevas o modificadas en Cartociudad **(nº)**	1.800.000	1.800.000	1.800.000	6.700.000	6.700.00
— Datos y Servicios INSPIRE **(%)**	75	54	65	85	85
— Sesiones de descarga de datos **(nº)**	450.000	820.709	900.000	800.000	800.000
— Cantidad de datos descarga-dos por los usuarios **(GB)**	900.000	900.000	925.000	1.000.000	1.000.00
— Actuaciones de PPP **(nº)**	6	2	4	6	6
— Desarrollo de proyectos de soporte y capacitación técnica en el ámbito de las tecnologías de la informacion geográfica proyectos de soporte técnico en I+d+i en tic **(miles €)**	600	3.298	3.300	4.367	4.367
2. De medios					
— Técnicos en Tecnologías de la Información Geográfica capacitados **(nº)**	859	822	850	800	800

OBJETIVO
4. Coordinación de la actuación pública en el ámbito de la información geográfica a través de los mecanismos previstos en el Consejo Superior Geográfico y el Sistema Geográfico Nacional

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
Gestión de los instrumentos de soporte del sistema cartográfico nacional					
—Ejecución Plan Cartográfico Nacional **(%)**	25	25	50	100	25
—Ejecución Líneas límite jurisdiccionales **(%)**	10,5	15	17	16	16
—Mantenimiento del Registro Central de Cartografía y el Nomenclátor **(miles €)**	18	18	100	100	50
Potenciación de la Colaboración Institucional a través del Consejo Superior Geográfico					
—Reuniones del pleno CSG **(nº)**	0	0	0	0	0
—Reuniones de la Comisión Permanente **(nº)**	1	1	1	1	1
—Reuniones Comisión Territorial **(nº)**	1	1	1	1	1
—Reuniones Comisiones Especializadas **(nº)**	6	4	6	6	6
Gestión de los instrumentos de soporte del sistema cartográfico nacional					
Plan Nacional de referencias Geográficas Municipales					
—Convenios, contratos , acuerdos con administraciones **(nº)**	2	2	2	2	1
—Control replanteos por agentes externos **(nº)**	0	0	0	0	0
—Líneas replanteadas **(nº)**	67	67	80	80	18

OBJETIVO
4. Coordinación de la actuación pública en el ámbito de la información geográfica a través de los mecanismos previstos en el Consejo Superior Geográfico y el Sistema Geográfico Nacional

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
2. De medios					
PERSONALES					
—Equipo humano de campo **(nº Tcos)**	19	19	19	19	18
—Equipo humano de oficina **(nº Tc/ad)**	5	5	5	4	4
MATERIALES					
—Receptores GPS precisos **(nº)**	12	12	12	12	12
—Navegadores GPS **(nº)**	4	4	4	4	4
—Radios **(nº)**	4	4	4	4	4
FINANCIEROS					
—Dietas: actuaciones precep-tivas del IGN en deslindes **(miles €)**	20	26	25	25	15

OBJETIVO
5 Actuaciones horizontales
5.1. Documentación geográfica

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
—Incorporación de nuevos fondos **(nº)**	1.025	700	700	11.700	10.000
—Labores de difusión **(nº)**	75	80	90	50	80
—Mantenimiento de BD y digitalización **(nº Registros)**	23.000	35.000	43.000	13.300	30.000
—Documentos facilitados a los usuarios **(nº)**	750.000	900.000	800.000	1.154.881	1.500.000
2. De medios					
—Monitores **(miles €)**	10	0	10	18	10
—Ordenadores **(miles €)**	46	0	25	126	50

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Adecuación sala exposiciones **(miles €)**	2	2	2	2	2

OBJETIVO
5. Actuaciones horizontales
5.2. Gerencia

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Convocatorias de pruebas selectivas **(nº)**	6	6	6	4	4
— Concursos para la provisión de puestos **(nº)**	5	3	4	2	2
— Cursos de formación **(nº)**	15	10	18	2	2
— Acciones de vigilancia de la salud **(nº)**	5.250	5.200	5.250	5.450	5.250
— Obras de remodelación **(m^2)**	3.500	3.500	2.000	2.300	2.300
— Comunicaciones **(nº)**	0	0			
— Gestión de servidores físicos **(nº)**	85	96	100	101	106
— Gestión de servidores virtuales **(nº)**	120	111	211	211	230
— Gestión de almacenamiento SAN **(Tbytes)**	520	520	351	14	230
— Gestión de almacenamiento NAS **(Tbytes)**	1.298	2.260	2.162	2.162	750
— Relación participación mujeres en foros/plantilla mujeres	1	0,9	1	1	1
2. De medios					
— Plazas ofertadas **(nº)**	80	68	68	58	55
— Puestos convocados **(nº)**	25	20	20	21	20
— Aulas de formación **(nº)**	4	4	4	4	4
— Reuniones con sindicatos **(nº)**	4	2	2	4	4
— Expedientes de obras **(nº)**	20	20	18	15	15
— Routers, switches **(nº)**	14	5	14	10	8

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Herramientas lógicas de control y gestión **(nº)**	5	5	5	5	5
— Servidores **(nº)**	10	0	4	4	5

INDICADORES SUBVENCIONES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
• **Línea de Subvención: Observatorio del Ebro**					
— Plan de trabajo anual con planificación de estudios y trabajos concretos **(nº)**	1	1	1	1	1
— Memoria de trabajos realizados e informe final **(nº)**	1	1	1	1	1
• **Línea de Subvención: Real Sociedad Geográfica**					
— Memoria Anual **(nº)**	1	1	1	1	1
— Número de eventos de difusión celebrados en el período	8	4	8	8	8
• **Línea de Subvención: Becas y ayudas en áreas de Astronomía, Geofísica, Geodesia, Geomática y Cartografía**					
— nº becas concedidas/nº becarios al final del período **(nº)**	10	0	10	10	10
— Duración media de la beca. **(meses)**	8	9	10	10	11
— Media valoración Realización de las tareas asignadas **(0-10)**	8	8	8	8	9

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 497M. Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar

PROGRAMA 497M

SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION EN LA MAR

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

Al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana le corresponde, dentro del ámbito de competencias de la Administración General del Estado, proponer y ejecutar la política del Gobierno, así como planificar y programar inversiones, entre otras, en materia de Infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se encuentra la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Es una Entidad Pública Empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, según Real Decreto 370/1999, de 5 de marzo, de adaptación de diversas entidades de derecho público a las previsiones de la mencionada Ley; con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, creada por el art. 89 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), hoy RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LPEMM, en cuyo artículo 267 se articula.

Desde su entrada en funcionamiento en el año 1993 y de acuerdo con el artículo 268 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se encarga de la prestación de los siguientes servicios:

- Salvamento de la vida humana en la mar.
- Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todos estos servicios pueden resumirse en una frase que define la misión de SASEMAR:

Proteger la mar, proteger la vida en la mar.

De acuerdo con el artículo 264 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y la Marina Mercante: “El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento (actual Ministro de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino".

Desde la creación de SASEMAR, hace más de 25 años, se han aprobado cinco Planes: 1994-1997; 1998-2001, 2002-2005, 2006-2009 y 2010-2018.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con fecha 19 de diciembre de 2019 ha aprobado el **Plan de Actuación 2019-2021**, cuyo fin es reforzar el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino, asegurando que sea un **servicio público de calidad**, apueste por la **digitalización e innovación** y garantice **un desarrollo sostenible del medio ambiente marino**, todo ello en línea con la política de transporte marítimo de la UE definida en la Declaración de la Valeta.

Este Programa ayuda a la consecución de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS14 (Vida submarina).

2. RECURSOS.

Tras acometer un importante esfuerzo inversor en los planes de Salvamento anteriores, España cuenta con una dotación de medios materiales, tecnológicamente avanzados que han permitido establecer un sólido sistema de salvamento y lucha contra la contaminación. En concreto, SASEMAR cuenta con los siguientes medios:

- 20 Centros de Coordinación de Salvamento
- 15 Helicópteros de salvamento
- 3 Aviones de patrullaje marítimo
- 14 buques de salvamento
- 57 embarcaciones de intervención rápida ("Salvamar")
- 4 lanchas de salvamento polivalentes ("Guardamar")
- 6 Bases Logísticas de Lucha contra la contaminación
- 2 Bases Subacuáticas
- 1 Centro de formación (Cesemi Jovellanos)

Además de contar con los medios adecuados, SASEMAR presta un servicio con disponibilidad 365 días/24horas, para ello SASEMAR cuenta, a 30 de septiembre de 2020,

con una plantilla de 1.461 empleados, de los cuales el 41% corresponde a personal de control y técnico y el 59% corresponde a personal de flota.

Es fundamental señalar que los servicios que presta Salvamento Marítimo, son de ámbito nacional en los 7.880 km de costa y en el área de responsabilidad SAR (Search and Rescue) asignados a España por Convenios Internacionales (SAR 79), y que equivale a 3 veces el territorio nacional. Esto quiere decir que, sin perjuicio de la ubicación física de un determinado medio marítimo, aéreo, centro de coordinación marítimo, o base estratégica, etc., todos ellos se utilizan o movilizan en su caso para dar cobertura a una determinada emergencia en el menor tiempo posible.

3. ACTIVIDAD.

Con esta estructura, en el año 2019, último ejercicio cerrado, Salvamento Marítimo:

- Asistió a 44.847 personas (una media de 123 personas al día).
- En las actuaciones relacionadas con embarcaciones precarias o sobrecargadas, Salvamento Marítimo rescató a 17.683 personas en 565 pateras.
- Asistió a 4.981 buques.
- Controló el tráfico de 316.081 buques.
- Impartió formación a 2.894 personas, a través de 328 cursos especializados en el Centro Jovellanos.

4. VISIÓN ESTRATÉGICA.

El Plan Nacional de Salvamento (PNS) es el documento básico de planificación que tiene SASEMAR como marco de referencia para el desarrollo del conjunto de las infraestructuras marítimas de servicio al tráfico marítimo y de coordinación de las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación marina. Se trata de un plan estratégico global e integral con la finalidad de dar cumplimiento al mandato contenido en el artículo 264 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, del TRLPEMM.

El PNS se ejecuta desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Departamento en el que residen las competencias en la materia. La responsabilidad de su desarrollo queda encomendada a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Aunque a la fecha está pendiente de aprobar por el Consejo de Ministros el nuevo Plan Nacional de Salvamento 2019-2021, sin embargo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con fecha 19 de diciembre de 2019 sí ha aprobado el Plan de

Actuación 2019-2021, como paso previo. Los objetivos generales se articulan en tres grandes ejes:

- Competitividad**:** reforzar el servicio público de salvamento de la vida en la mar y de lucha contra la contaminación, con el objeto de que sea un servicio de calidad, dotando el actual servicio de adecuados medios humanos (impulsando la formación) y materiales (modernizando los medios actuales).
- Descarbonización y sostenibilidad: alineados con las estrategias de la política de transporte marítimo de la UE, surgen retos que tienen como objetivo un entorno marino más limpio: mediante la reducción de la contaminación atmosférica, seguir con la vigilancia para conseguir un mar más limpio y seguro, y la formación y divulgación de mensajes en cuestiones medioambientales para concienciar a la sociedad.
- Digitalización e innovación del sistema de salvamento, lucha contra la contaminación y control del tráfico marítimo es fundamental para gestionar de forma adecuada el ingente volumen de información y comunicaciones en tiempo real de todos los elementos que conforman este sistema.

Paralelamente, durante los últimos ejercicios, se ha realizado un gran esfuerzo para mantener el número de medios (aviones, helicópteros, buques, embarcaciones de salvamento, etc.) con los que SASEMAR cumple el servicio público que la ley le encomienda con estricto respeto al coste de los factores.

5. PRESUPUESTO DE CAPITAL: INVERSIONES.

Los objetivos que persigue el programa de inversiones no sólo encajan con los objetivos generales de la entidad, sino que son exactamente los mismos, ya que la razón de ser de esta Entidad es la coordinación de medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina. Estos medios de salvamento son pues los instrumentos o herramientas con los que cuenta la Entidad para cumplir su objeto.

Para el ejercicio 2021, el presupuesto de inversiones total asciende a 56,25 millones de euros.

SASEMAR, además de finalizar los proyectos iniciados en 2019 y 2020, dentro del nuevo Plan de Actuación 2019-2021, recibirá 27,91 millones de euros de los Presupuestos Generales del Estado para la financiación de:

- La reposición de equipos críticos en los CCS (sistemas sensores, sistemas auxiliares de los CCS, plataformas digitales de los CCS de las fachadas Sur y

Canarias, etc.), medida imprescindible para el mantenimiento del servicio actual, por importe de unos 7,5 millones de euros para 2021.

- Continuar con la construcción del nuevo CCS Palma, ampliar la torre del CCS Algeciras para trasladar el actual CCS Tarifa, modificar las instalaciones del Centro Jovellanos para disminuir los consumos y las emisiones del propio centro, trasladar otros CCS y estaciones remotas debido a problemas estructurales detectados, así como reubicar determinadas Bases estratégicas que permitan disminuir los tiempos de respuesta en emergencias. Por estos conceptos se estima un presupuesto en 2021 de unos 4,3 millones de euros.
- La renovación de 2 unidades marítimas de intervención rápida, tipo Salvamar de 21 metros de eslora, por importe de unos 4,5 millones de euros.
- Iniciar la licitación y construcción de una unidad marítima tipo Guardamar, por importe estimado de 7 millones de euros, Por este concepto se estima un presupuesto en 2021 de unos 1,4 millones de euros.
- En julio de 2020 el Consejo de Ministros ha aprobado la licitación para la construcción de un remolcador de altura que permita el aterrizaje de aviones no tripulados y cuyo coste total se estima en 46 millones de euros. Todo ello permitirá mejorar la capacidad de respuesta en emergencias de salvamento y contaminación marina. La adjudicación está prevista a finales de 2020.

  Asimismo, se prevé la iniciación a finales de 2020 de la licitación para la construcción de otros dos nuevos remolcadores de altura diseñados con criterios ambientales para sustituir los de mayor antigüedad.

  La imputación al presupuesto de 2021 se prevé que sea de unos 23 millones de euros.
- Programa integral de innovación en salvamento marítimo i-SAR, con un coste total estimado en 21 millones de euros, que incluiría la construcción de un avión no tripulado dotado con sensores de última generación que permita reforzar la función inspectora en el control de emisiones atmosféricas de los buques. Este proyecto contaría con la prefinanciación a 3 años de un Fondo FEDER (85%).

  En 2021, está previsto recibir en concepto de anticipo el libramiento en pago único del total de la ayuda por 17,83 millones de euros, correspondiente al 85% del coste estimado del proyecto, iniciándose la licitación del mismo.

Por tanto, para 2021 se estima que el presupuesto sea de unos 8,4 millones de euros, de los cuales el 85% (7,14 millones de euros) estaría financiado con cargo al Fondo FEDER, y el resto (1,26 millones de euros) con cargo al presupuesto de inversiones de SASEMAR.

- Renovación de equipamientos de unidades marítimas, con una imputación al presupuesto de 2021 de unos 4,15 millones de euros para la:
  - renovación de material de LCC (barreras y equipos de última generación),
  - digitalización de patrones de búsqueda,
  - instalación de sonda multihaz en 14 buques para mejorar la eficiencia en la detección y localización de pecios hundidos en el mar,
  - renovación de motores y actualización del equipamiento de navegación y comunicaciones de las salvamares de mayor antigüedad
  - sustitución de los grupos de puerto/emergencia de los buques Clara Campoamor, Don Inda, Luz de Mar y Miguel de Cervantes,
  - Renovación de 4 lanchas semirrígidas de Cruz Roja.
- Otras inversiones complementarias, con una imputación al presupuesto de 2021 de unos 3 millones de euros para la:
  - Renovación del simulador de maniobra y navegación incorporando la formación establecida por la Organización Marítima Internacional "operador restringido DP1 y operador general DP2 y DP3", fundamental para la formación en seguridad marítima,
  - Modernización de la base aérea de Gijón
  - Dotar al Centro Jovellanos de una residencia para alumnos
  - Digitalización de los procesos de la entidad para la adaptación al teletrabajo
  - Resto de inversiones (Varadas, reposiciones de material informático y equipos de oficina, etc.).

6. PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN.

Con el objetivo de cumplir con las funciones atribuidas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y siempre desde la perspectiva del obligado respeto a los objetivos de política económica y estabilidad presupuestaria definidos para cada uno de los ejercicios de vigencia del Plan Estratégico**,** el presupuesto de explotación de SASEMAR, se ha elaborado con la política de racionalización del gasto, esto es, manteniendo los costes del conjunto de medios con los que cuenta para prestar el servicio público encomendado, y con una previsión de ingresos propios similar a la del año anterior.

Es decir, estos presupuestos están totalmente aquilatados al coste de los factores en situación de stand-by, esto es, de estancia en espera de resolver cualquier accidente o eventualidad; de forma que cuando se producen accidentes de una determinada entidad como han sido los de los buques Prestige, Oleg Naydenov, etc., se hace necesaria la tramitación de créditos extraordinarios para poder financiar la resolución de los mismos.

En salvamento marítimo, la sensibilidad de los diferentes agentes sociales ante cualquier debilidad en la resolución de un accidente es total al tratarse de vidas humanas, por lo que el despliegue de recursos planteado se considera como el nivel crítico necesario y es fruto, además de la experiencia alcanzada en los más de veinticinco años de funcionamiento de la Sociedad de Salvamento.

El desglose de la cuenta de resultados de SASEMAR consignada en los presupuestos para 2021 es el siguiente:

- **PRESUPUESTO DE INGRESOS:**

Para 2021 se ha consignado una subvención de explotación total de 133,775 millones de euros de los cuales, 0,15 millones de euros serían destinados a proyectos de cooperación técnica internacional**.**

A efectos del equilibrio patrimonial hay que señalar que esta Entidad no tiene Capital Social, siendo sus únicos fondos propios el Patrimonio recibido en adscripción (26 millones de euros- materializado en activos fijos-), ya que la Reservas son las mínimas legales establecidas e indispensables.

- La composición de la cifra de ingresos propios (20,09 millones de euros) es similar a la de ejercicios anteriores:
    - Tasas de ayuda a la navegación: 11,5 millones de euros.
    - Contratos de servicios con las Autoridades Portuarias: 3 millones de euros.

- Ingresos por asistencias marítimas, operaciones de LCC, evacuaciones médicas, etc. con nuestros medios propios: 4,29 millones de euros.
- Ingresos por cursos de formación: 1,3 millones de euros.

- Subvenciones de capital traspasadas a resultados (28,17 millones de euros): en función de la dotación de amortización de los elementos de inmovilizado financiados con subvención de capital.

- **PRESUPUESTO DE GASTOS:**

La cifra total del presupuesto de gastos para 2021 asciende a 186,50 millones de euros, cifra calculada en base al coste real del conjunto de medios que la Sociedad de Salvamento utiliza para la prestación del servicio que la ley le encomienda, y cuyo desglose por partidas es el siguiente:

- Gasto de personal: Hay que considerar que el salvamento marítimo está considerado como servicio público esencial a efectos de autorización para la reposición de efectivos y oferta público de empleo.

La plantilla de SASEMAR para 2021 se prevé sea de 1.474 empleados, de los cuales unos 870 corresponden al personal de flota (tripulaciones de buques, salvamares y guardamares); 379 al personal de coordinación de emergencias y control del tráfico marítimo, y 222 a personal técnico y de administración.

El coste de personal para 2021 se estima en 73,03 millones de euros.

- Aprovisionamientos: Para la prestación del servicio público que la ley le encomienda, especialmente el salvamento de vidas y la lucha contra la contaminación del medio marino, SASEMAR cuenta con un conjunto de medios muy especializados (buques, embarcaciones, bases), y medios aéreos (aviones y helicópteros) cuya operación, explotación y mantenimiento se lleva a cabo por operadores privados, o el equipo de respuesta en operaciones de buceo.

El coste de explotación de todos estos medios, tanto los propios como los operados a través de contratos de gestión se estima para 2021 en 51,06 millones de euros.

- Otros gastos de explotación: Dentro de esta partida se incluyen costes que obedecen a:
  - Reparaciones y mantenimientos del equipamiento electrónico (2,20 millones de euros) de los diferentes Centros de Coordinación de Salvamento, así como de

los medios marítimos para asegurar que el servicio público encomendado se presta 24h/día los 365 días del año.

- La prestación del Servicio Mundial de Socorro (8,99 millones de euros)
- Los honorarios del bufete de abogados extranjero en Londres relacionados con el asunto Prestige (1 millón de euros).
- Proyectos de cooperación técnica internacional con la Administración Marítima (0,150 millones de euros).
- Resto de los gastos de explotación generales de los Centros de Coordinación de Salvamento, bases estratégicas, Centro de Formación Cesemi Jovellanos y Servicios Centrales (21,01 millones de euros).

El coste de este capítulo se estima, para 2021, en 33,35 millones de euros.

- Amortizaciones: este capítulo corresponde a la depreciación de los activos de la sociedad (buques, embarcaciones, helicópteros, bases logísticas, etc.), que para 2021 se estima en 29,06 millones de euros.

Hay que señalar que este capítulo no representa apenas coste para SASEMAR, ya que todas sus inversiones están financiadas por subvenciones de capital, y la cuenta de pérdidas y ganancias tiene también un componente de ingresos, resultado de traspasar a resultados la dotación de amortización de los elementos de inmovilizado financiados con subvención de capital, que viene a compensar prácticamente esta partida de gasto.

7. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

El Centro gestor responsable de la ejecución del programa es la Dirección General de la Marina Mercante.

8. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

OBJETIVO
Ejecución del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y lucha contra la contaminación del Medio Marino

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Personas involucradas **(nº)**	18.000	44.847	18.000	39.000	60.000
— Buques asistidos **(nº)**	6.000	4.981	6.000	5.000	6.000

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
— Buques controlados en Dispositivos de Separación de Tráfico (DST) **(nº)**	155.000	139.584	155.000	135.000	140.000
— Tráfico Portuario **(nº)**	175.500	176.497	175.500	160.000	176.000

OBJETIVO
Ejecución del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y lucha contra la contaminación del Medio Marino

INDICADORES DE RESULTADOS	2019		2020		2021
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución	Presu-puestado
1. De resultados					
— Personas estructura **(nº)**	1.351	1.387	1.351	1.461	1.474
— Gastos de explotación (**miles €)**	165.806	180.431	165.806	182.466	186.500
— Inversiones **(miles €)**	27.910	6.235	27.910	22.760	27.910
— Inversiones con cargo al Fondo del Plan de Recu-peración Económica de la U E **(miles €)**				0	0