Presupuestos Generales del Estado

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

NIPO: 185-21-075-2

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..... 103

RESUMEN ECONÓMICO POR PROGRAMAS DEL PRESUPUESTO DE GASTOS..... 111

MEMORIA DE OBJETIVOS DE LOS PROGRAMAS DEL SECTOR

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS OBJETIVOS DEL SECTOR..... 123

DESCRIPCIÓN DE LOS PROGRAMAS DEL SECTOR..... 135

Programa 261N. Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda..... 137

Programa 261O. Ordenación y fomento de la edificación..... 147

Programa 261P. Urbanismo y política del suelo..... 161

Programa 26BA. C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales..... 177

Programa 26BB. C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes..... 183

Programa 26BE. C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos..... 189

Programa 441M. Subvenciones y apoyo al transporte terrestre..... 195

Programa 441N. Subvenciones y apoyo al transporte marítimo..... 215

Programa 441O. Subvenciones y apoyo al transporte aéreo..... 221

Programa 441P. Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías..... 231

Programa 451M. Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo..... 237

Programa 451N. Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana..... 245

Programa 453A. Infraestructura del transporte ferroviario..... 261

Programa 453B. Creación de infraestructura de carreteras..... 277

Programa 453C. Conservación y explotación de carreteras..... 285

Programa 453M. Ordenación e inspección del transporte terrestre..... 295

Programa 453N. Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria..... 313

Programa 453O. Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios..... 337

Programa 454M. Regulación y seguridad del tráfico marítimo..... 347

Programa 454O. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos..... 377

ÍNDICE

	Página
Programa 455M. Regulación y supervisión de la aviación civil.....	387
Programa 455O. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.....	427
Programa 45AA. C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes.....	437
Programa 45AC. C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.....	461
Programa 45FA. C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.....	469
Programa 45FB. C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes.....	475
Programa 45FC. C06.I03 Intermodalidad y logística.....	483
Programa 45FD. C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital.....	491
Programa 45SC. C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.....	499
Programa 467B. Investigación, desarrollo y experimentación en transporte e infraestructuras.....	507
Programa 467G. Investigación y desarrollo de la Sociedad de la Información.....	513
Programa 46AA. C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización.....	519
Programa 46FB. C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización.....	543
Programa 491N. Servicio postal universal.....	549
Programa 495A. Desarrollo y aplicación de la información geográfica española.....	555
Programa 497M. Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar...	581

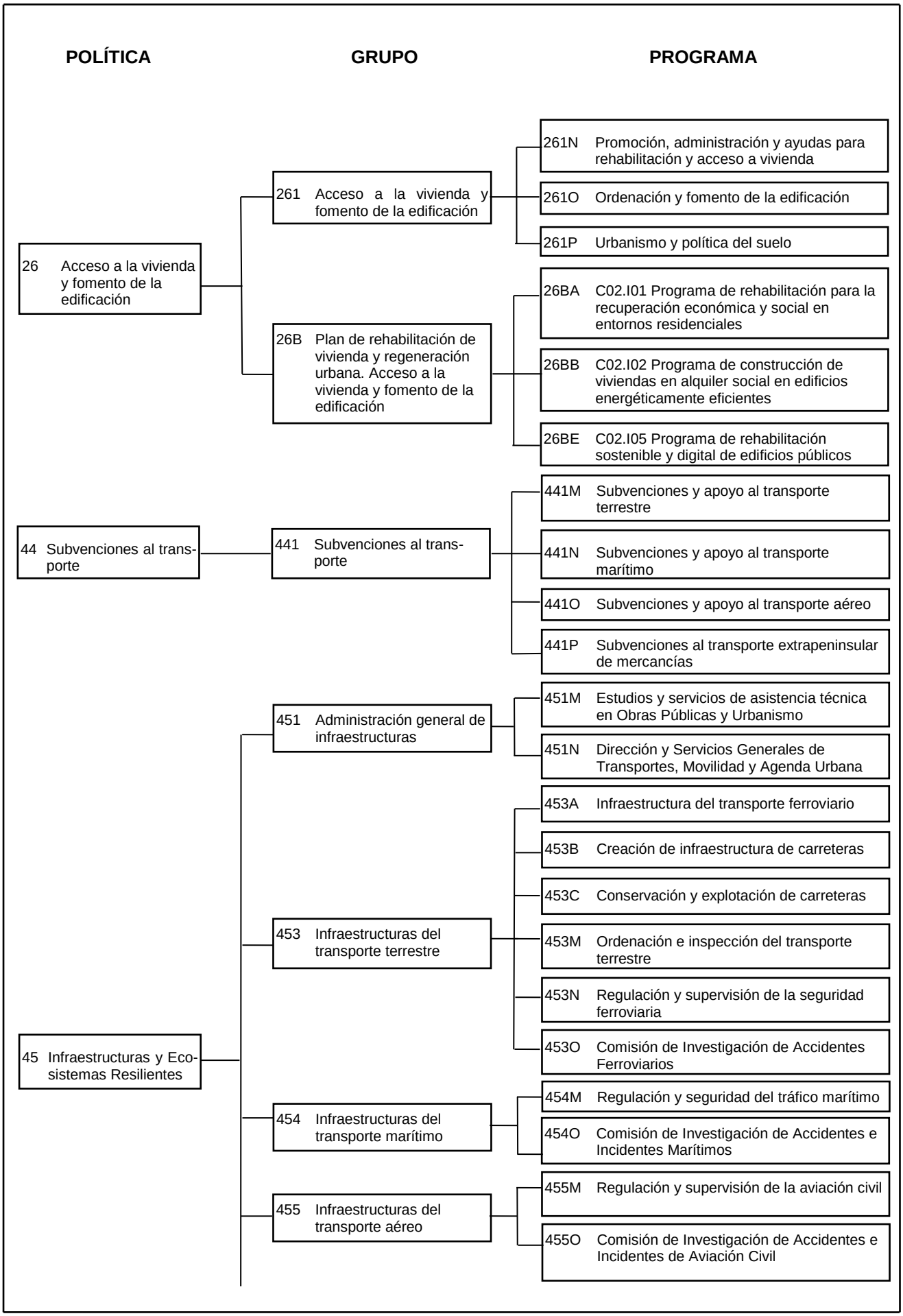
PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Sección 17. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

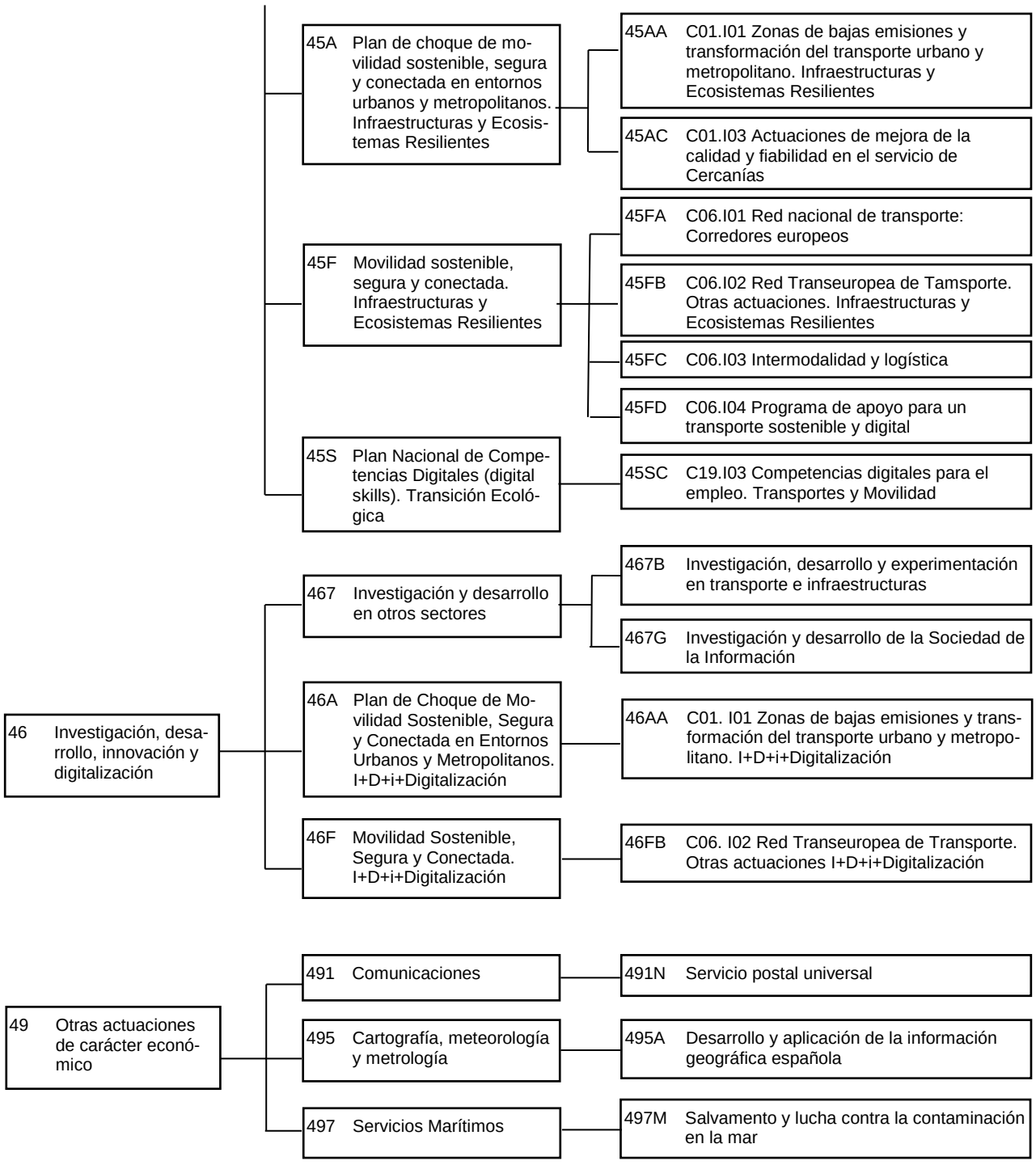
PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Estructura de políticas y programas

ESTRUCTURA DE POLÍTICAS Y PROGRAMAS



ESTRUCTURA DE POLÍTICAS Y PROGRAMAS



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
2022

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		61,04
	12	Funcionarios		1.906,72
	13	Laborales		56,76
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		229,69
	16000	Seguridad Social	229,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		2.254,21
	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		30,00
	359	Otros gastos financieros		30,00
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		30,00
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	48	A familias e instituciones sin fines de lucro		1.000,00
	481	Bonificación de gastos e intereses por concesión de préstamos a arrendatarios en situación de vulnerabilidad por el COVID-19		1.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		1.000,00
	6	INVERSIONES REALES		350,00
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		285,00
	740	SEPES		200,00
	74001	SEPES Ciudad Autónoma de Ceuta	100,00	
	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		555.000,00
	753	Subvenciones Estatales Planes de Vivienda		355.000,00
	754	Bono alquiler joven		200.000,00
	76	A Entidades Locales		26.640,00
	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

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	76601	Área Metropolitana de Barcelona. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	5.399,12	
	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	Consell Insular de Menorca. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	500,00	
	769	Las Rehoyas (Las Palmas de Gran Canaria). Renovación urbana		1.000,00
	78	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**70.250,00**
	782	Ayudas para renta básica de emancipación de jóvenes, subsidiación de préstamos y otros apoyos a la vivienda		70.250,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**652.175,00**
	8	**ACTIVOS FINANCIEROS**		
	87	**Aportaciones patrimoniales**		**115.360,00**
	871	SEPES. (Plan 20.000)		115.360,00
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS		**115.360,00**
	9	**PASIVOS FINANCIEROS**		
	94	**Devolución de depósitos y fianzas**		**75,00**
	941	Devolución de fianzas		75,00
		TOTAL PASIVOS FINANCIEROS		**75,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y SUELO		**771.485,51**
		TOTAL Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda		**771.485,51**

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
2022

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**	**2.254,21**		**2.254,21**
10	Altos cargos	61,04		61,04
12	Funcionarios	1.906,72		1.906,72
13	Laborales	56,76		56,76
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	229,69		229,69
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**241,30**		**241,30**
22	Material, suministros y otros	241,30		241,30
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**30,00**		**30,00**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	30,00		30,00
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.000,00**		**1.000,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	1.000,00		1.000,00
6	**INVERSIONES REALES**	**350,00**		**350,00**
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	350,00		350,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**652.175,00**		**652.175,00**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	285,00		285,00
75	A Comunidades Autónomas	555.000,00		555.000,00
76	A Entidades Locales	26.640,00		26.640,00
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	70.250,00		70.250,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**115.360,00**		**115.360,00**
87	Aportaciones patrimoniales	115.360,00		115.360,00
9	**PASIVOS FINANCIEROS**	**75,00**		**75,00**
94	Devolución de depósitos y fianzas	75,00		75,00
	TOTAL	**771.485,51**		**771.485,51**

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
2022

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**		**61,04**
	12	**Funcionarios**		**1.500,76**
	13	**Laborales**		**85,45**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**239,69**
	16000	Seguridad Social	239,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**1.886,94**
	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	206,75	
		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**		**24.750,00**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	74	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**		**406,49**
	741	Acción Cultural Española: Bienal de Venecia		400,00
	748	Actuaciones relacionadas con el 1% Cultural		6,49
	75	**A Comunidades Autónomas**		**156,49**
	751	Actuaciones relacionadas con el 1% Cultural		6,49
	758	Organismos públicos de Comunidades Autónomas		150,00
	75800	Fundación General de la Universidad Politécnica de Madrid. Edificación Sostenible	50,00	
	75810	Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela técnica Superior de Arquitectura Barcelona	50,00	
	75811	Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura Madrid	50,00	
	76	**A Entidades Locales**		**2.173,03**
	764	Actuaciones relacionadas con el 1 % Cultural		6,49
	765	Al Ayuntamiento de Cabra. Recuperación ladera norte barrio de la Villa		2.166,54
	77	**A empresas privadas**		**6,49**
	770	Actuaciones relacionadas con el 1 % Cultural		6,49
	78	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**1.956,49**

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	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
	786	Fundación Mies Van der Rohe		30,00
	787	Otras transferencias a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro		1.470,00
	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	30,00	
	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	
	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	30,00	
	78721	Asociación Mujeres Arquitectas de España (AMAE)	15,00	
	78722	Asociación 48h Open House Barcelona	20,00	
	78723	CSCAE. Candidatura Barcelona Capital mundial de la Arquitectura	360,00	
	78724	Festival Internacional de Arquitectura y Diseño de Logroño. Concéntrico	20,00	
	78725	Madrid Design Festival	15,00	
	78726	Consejo General de la Arquitectura Técnico de España, CGATE. Convención Internacional de la Arquitectura Técnica CONTART	60,00	
	78727	Fundación RCR Bunka	30,00	
	789	Actuaciones relacionadas con el 1 % Cultural		6,49
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**4.698,99**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		**32.458,18**
		TOTAL Ordenación y fomento de la edificación		**32.458,18**

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
2022

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**	**1.886,94**		**1.886,94**
10	Altos cargos	61,04		61,04
12	Funcionarios	1.500,76		1.500,76
13	Laborales	85,45		85,45
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	239,69		239,69
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**	**24.750,00**		**24.750,00**
61	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general	24.300,00		24.300,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	450,00		450,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**4.698,99**		**4.698,99**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	406,49		406,49
75	A Comunidades Autónomas	156,49		156,49
76	A Entidades Locales	2.173,03		2.173,03
77	A empresas privadas	6,49		6,49
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	1.956,49		1.956,49
	TOTAL	**32.458,18**		**32.458,18**

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
2022

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**		**332,37**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**50,00**
	16000	Seguridad Social	50,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**382,37**
	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**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	75	**A Comunidades Autónomas**		**250,00**
	758	Organismos públicos de Comunidades Autónomas		250,00
	78	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**50,00**
	781	Instituciones sin fines de lucro		50,00
	78101	CSCAE vivienda y suelo	25,00	
	78102	CGATE vivienda y suelo	25,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**300,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA Y SUELO		**1.136,21**
17.10		**DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA**		
	1	**GASTOS DE PERSONAL**		
	12	**Funcionarios**		**396,16**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**55,00**
	16000	Seguridad Social	55,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**451,16**
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**254,00**
	22706	Estudios y trabajos técnicos	153,00	
		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

Orgánica	Económica	Explicación		Total
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**105,00**
	6	**INVERSIONES REALES**		**50,00**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	78	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**220,00**
	780	A fundaciones, instituciones y asociaciones sin ánimo de lucro		220,00
	78001	Instituto Juan de Herrera. Observatorio vulnerabilidad urbana	60,00	
	78002	Federación Española de Municipios y Provincias para la difusión e implementación de las nuevas políticas de desarrollo urbano sostenible	100,00	
	78003	Fundación Ecológica Urbana y Territorial	60,00	
	79	**Al exterior**		**110,00**
	790	ONU-Habitat		110,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**330,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA		**1.190,16**
		TOTAL Urbanismo y política del suelo		**2.326,37**

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
2022

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**	**382,37**	**451,16**	**833,53**
12	Funcionarios	332,37	396,16	728,53
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	50,00	55,00	105,00
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**	**300,00**	**330,00**	**630,00**
75	A Comunidades Autónomas	250,00		250,00
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	50,00	220,00	270,00
79	Al exterior		110,00	110,00
	TOTAL	**1.136,21**	**1.190,16**	**2.326,37**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 26BA C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	1.389.000,00
		TOTAL C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales	1.389.000,00

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 26BA C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**1.389.000,00**		**1.389.000,00**
75	A Comunidades Autónomas	1.389.000,00		1.389.000,00
	TOTAL	**1.389.000,00**		**1.389.000,00**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 26BB C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	500.000,00
		TOTAL C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes	500.000,00

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 26BB C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**500.000,00**		**500.000,00**
75	A Comunidades Autónomas	500.000,00		500.000,00
	TOTAL	**500.000,00**		**500.000,00**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 26BE C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	600.000,00
		TOTAL C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos	600.000,00

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 26BE C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**600.000,00**		**600.000,00**
76	A Entidades Locales	600.000,00		600.000,00
	TOTAL	**600.000,00**		**600.000,00**

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.20		**SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**		
	4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		
	44	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**		**500,00**
	443	Transferencias corrientes para compensar a la Sociedad de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA) por modificación de tarifas, según convenio		500,00
	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	
	47	**A empresas privadas**		**91.426,60**
	470	Para compensar a sociedades concesionarias de autopistas según normativa		83.803,60
	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)	5.300,00	
	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)	4.421,38	
	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)	1.346,00	
	47020	Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A., por las bonificaciones de peaje a vehículos ligeros en la autopista AP-66 León-Campomanes	3.201,44	
	47021	Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A., por las bonificaciones de peaje a vehículos pesados en la autopista AP-66 León-Campomanes	5.959,16	
	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)	8.653,75	
	47031	Real Decreto de modificación de la concesión de la autopista AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa. Bonificaciones de peaje	54.921,37	
	47040	Para compensar a Autopista Madrid-Toledo en cumplimiento de sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 2013	0,50	
	473	Para compensar la pérdida de ingresos por la rebaja de las tarifas de peaje		7.623,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**92.498,60**
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA		**92.498,60**
17.39		**DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE**		
	4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		
	44	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**		**1.230.379,00**
	440	Fundación de los Ferrocarriles Españoles		40,00

Orgánica	Económica	Explicación	Total
	442	Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para la compensación de las Obligaciones de Servicio Público, pendiente de liquidación	997.700,00
	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
	45	**A Comunidades Autónomas**	**385.445,52**
	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
	455	Programa de subvenciones para una movilidad territorial innovadora a favor de Comunidades Autónomas	3.750,00
	456	A la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras	60.000,00
	458	A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, para la financiación del transporte regular de viajeros	38.000,00
	46	**A Entidades Locales**	**52.304,74**
	461	Programa de subvenciones para una movilidad territorial innovadora a favor de Entidades Locales	1.250,00
	462	A corporaciones locales para cofinanciar los servicios de transporte colectivo urbano	51.054,74
	47	**A empresas privadas**	**15.000,00**
	473	Transporte regular de viajeros por carretera. Obligaciones de Servicio Público	15.000,00
	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	**1.693.363,85**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	
	75	**A Comunidades Autónomas**	**40.000,00**
	756	A la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras	40.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	**40.000,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE	**1.733.363,85**
		TOTAL Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	**1.825.862,45**

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
2022

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**	**92.498,60**	**1.693.363,85**	**1.785.862,45**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	500,00	1.230.379,00	1.230.879,00
45	A Comunidades Autónomas	572,00	385.445,52	386.017,52
46	A Entidades Locales		52.304,74	52.304,74
47	A empresas privadas	91.426,60	15.000,00	106.426,60
48	A familias e instituciones sin fines de lucro		10.000,00	10.000,00
49	Al exterior		234,59	234,59
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		**40.000,00**	**40.000,00**
75	A Comunidades Autónomas		40.000,00	40.000,00
	TOTAL	**92.498,60**	**1.733.363,85**	**1.825.862,45**

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
2022

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	151.735,53
	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	141.735,53
	484	Para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas	10.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	167.168,87
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE	167.185,18
		TOTAL Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	167.185,18

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
2022

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**	**167.168,87**		**167.168,87**
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	151.735,53		151.735,53
	TOTAL	**167.185,18**		**167.185,18**

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
2022

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**	**7.318,62**
	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	1.682,70
	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**	**645.950,00**
	483	Subvención al tráfico aéreo regular	641.500,00
	487	Para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte aéreo expedidos a familias numerosas	4.450,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	**653.268,62**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	**653.268,62**
		TOTAL Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	**653.268,62**

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
2022

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**	**653.268,62**		**653.268,62**
47	A empresas privadas	7.318,62		7.318,62
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	645.950,00		645.950,00
	TOTAL	**653.268,62**		**653.268,62**

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.20		SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	
	47	A empresas privadas	74.279,24
	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	64.279,24
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	74.279,24
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	74.279,24
		TOTAL Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	74.279,24

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
2022

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**	**74.279,24**		**74.279,24**
47	A empresas privadas	74.279,24		74.279,24
	TOTAL	**74.279,24**		**74.279,24**

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
2022

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		1.332,52
	150	Productividad		1.179,92
	151	Gratificaciones		152,60
	16000	Seguridad Social	3.497,94	
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	50,00	
	16204	Acción social	63,65	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		21.118,44
	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	1.715,45	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		5.189,65
	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		40,50
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		40,50
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		135,80
	6	INVERSIONES REALES		7.340,00
	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		33.822,21
		TOTAL Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo		33.822,21

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
2022

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**	**21.118,44**		**21.118,44**
12	Funcionarios	11.258,91		11.258,91
13	Laborales	3.311,97		3.311,97
14	Otro personal	1.467,93		1.467,93
15	Incentivos al rendimiento	1.332,52		1.332,52
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	3.747,11		3.747,11
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**5.189,65**		**5.189,65**
20	Arrendamientos y cánones	19,17		19,17
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	667,48		667,48
22	Material, suministros y otros	4.235,40		4.235,40
23	Indemnizaciones por razón del servicio	218,98		218,98
24	Gastos de publicaciones	48,62		48,62
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**135,80**		**135,80**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	95,30		95,30
49	Al exterior	40,50		40,50
6	**INVERSIONES REALES**	**7.340,00**		**7.340,00**
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	6.015,00		6.015,00
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	**33.822,21**		**33.822,21**

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
2022

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		685,46
	11	Personal eventual		758,90
	12	Funcionarios		29.821,21
	13	Laborales		5.553,86
	15	Incentivos al rendimiento		14.157,83
	150	Productividad		13.249,67
	151	Gratificaciones		908,16
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		6.019,43
	16000	Seguridad Social	4.074,16	
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	624,10	
	16201	Economatos y comedores	40,65	
	16204	Acción social	595,98	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		56.996,69
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	20	Arrendamientos y cánones		868,66
	202	Arrendamientos de edificios y otras construcciones		723,00
	21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		5.561,96
	22	Material, suministros y otros		13.097,75
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	200,00	
	22502	Locales	2.950,00	
	22510	Tributos. Obligaciones de ejercicios anteriores	200,00	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	47,21	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	83,37	
	23	Indemnizaciones por razón del servicio		3.321,32
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		22.849,69
	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		1.031,77
	480	Cuotas y contribuciones a Organismos e Instituciones Nacionales		76,48
	48001	Cuotas y contribuciones a Organismos e Instituciones Nacionales. Obligaciones de ejercicios anteriores	15,00	
	481	A los Colegios profesionales y Consejos Generales de Colegios Profesionales para la formación en BIM		300,00
	482	Asociación Recreativo Cultural del MITMA		6,94

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	484	Asociación de Padres de la Guardería Jardín de Infancia del MITMA, para las actividades propias del Centro		180,25
	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		**1.099,77**
	6	**INVERSIONES REALES**		**8.884,30**
	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		**89.994,54**
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**		
	20	**Arrendamientos y cánones**		**1,00**
	22	**Material, suministros y otros**		**92,95**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	50,70	
	24	**Gastos de publicaciones**		**293,17**
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**387,12**

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	3	GASTOS FINANCIEROS		
	35	Intereses de demora y otros gastos financieros		1,30
	359	Otros gastos financieros		1,30
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		1,30
	6	INVERSIONES REALES		125,21
		TOTAL SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA		513,63
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		1.200,00
	352	Intereses de demora		1.200,00
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		1.200,00
	4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
	44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal		435,24
	441	A los proveedores de servicios de navegación aérea de ruta y sus supervisores para compensar el coste de los vuelos exonerados		435,24
	45	A Comunidades Autónomas		120,00
	456	Subvención nominativa al Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) de la Universidad Politécnica de Madrid para el Observatorio de la Movilidad Metropolitana		120,00
	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		100,00
	481	Subvención nominativa a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB)		15,00
	482	A la Fundación Cristina Enea para Centro Nacional de Documentación Ciclista		15,00
	489	Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental		70,00
	49	Al exterior		1,00
	491	Cuotas a Organismos Internacionales		1,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		2.296,37
	6	INVERSIONES REALES		5.000,00

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
2022

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
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	
	74	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**	**4.631,19**
	741	Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, S.A. (SECEGSA)	100,00
	744	SEPES por la participación del MITMA en el Consorcio Urbanístico de la Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera	4.531,19
	75	**A Comunidades Autónomas**	**416.911,68**
	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
	751	Al Consorcio de Valencia 2007 para el pago de los costes de reposición adeudados a la Autoridad Portuaria de Valencia	16.911,68
	752	A la Comunidad Autónoma Valenciana para ejecución de infraestructuras	200.000,00
	76	**A Entidades Locales**	**6.000,00**
	761	Estrategia Estatal por la Bicicleta	5.000,00
	769	A la Institución Ferial de Madrid (IFEMA) para la celebración del Global Mobility Call	1.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	**427.542,87**
	8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	
	85	**Adquisición de acciones y participaciones del Sector Público**	**137.790,61**
	852	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)	137.790,61
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS	**137.790,61**
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	**574.298,93**
		TOTAL Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	**666.785,10**

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
2022

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**	**56.996,69**		
10	Altos cargos	685,46		
11	Personal eventual	758,90		
12	Funcionarios	29.821,21		
13	Laborales	5.553,86		
15	Incentivos al rendimiento	14.157,83		
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	6.019,43		
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**22.849,69**	**10,00**	**387,12**
20	Arrendamientos y cánones	868,66		1,00
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	5.561,96		
22	Material, suministros y otros	13.097,75	10,00	92,95
23	Indemnizaciones por razón del servicio	3.321,32		
24	Gastos de publicaciones			293,17
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**10,31**		**1,30**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	10,31		1,30
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.099,77**		
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	1.031,77		
49	Al exterior	68,00		
6	**INVERSIONES REALES**	**8.884,30**	**1.968,00**	**125,21**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.476,10	3,86	95,00
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	4.847,73	3,86	0,21
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	2.560,47	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
2022

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	89.994,54	1.978,00	513,63

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
2022

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**			**56.996,69**
10	Altos cargos			685,46
11	Personal eventual			758,90
12	Funcionarios			29.821,21
13	Laborales			5.553,86
15	Incentivos al rendimiento			14.157,83
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador			6.019,43
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**469,08**		**23.715,89**
20	Arrendamientos y cánones			869,66
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación			5.561,96
22	Material, suministros y otros	469,08		13.669,78
23	Indemnizaciones por razón del servicio			3.321,32
24	Gastos de publicaciones			293,17
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**1.200,00**		**1.211,61**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	1.200,00		1.211,61
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**2.296,37**		**3.396,14**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	435,24		435,24
45	A Comunidades Autónomas	120,00		120,00
47	A empresas privadas	1.640,13		1.640,13
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	100,00		1.131,77
49	Al exterior	1,00		69,00
6	**INVERSIONES REALES**	**5.000,00**		**15.977,51**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios			1.574,96
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios			4.851,80
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	5.000,00		9.550,75
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**427.542,87**		**427.542,87**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	4.631,19		4.631,19
75	A Comunidades Autónomas	416.911,68		416.911,68
76	A Entidades Locales	6.000,00		6.000,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**137.790,61**		**137.944,39**
83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público			153,78
85	Adquisición de acciones y participaciones del Sector Público	137.790,61		137.790,61

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
2022

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	574.298,93		666.785,10

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
2022

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**		**61,04**
	12	**Funcionarios**		**1.842,77**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**329,69**
	16000	Seguridad Social	329,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**2.233,50**
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**549,25**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**549,25**
	4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		
	44	**A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal**		**258.371,00**
	441	Sociedad "Línea Figueras-Perpiñán S.A" para la explotación y mantenimiento de la sección internacional de la línea ferroviaria entre España y Francia		1.250,00
	443	ADIF para compensación del segmento de administración de red		153.807,00
	444	ADIF-AV para compensación de reducción de tarifas		40.000,00
	445	ADIF para compensación de reducción de tarifas		16.193,00
	446	ADIF para compensación del resto de actividades		47.121,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**258.371,00**
	6	**INVERSIONES REALES**		**12.000,00**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	75	**A Comunidades Autónomas**		**79.710,00**
	752	A la comunidad Autónoma de Euskadi por la disposición adicional cuarta de la Ley 12/2002 y disposiciones concordantes		77.710,00
	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**		**2.000,00**
	762	Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife en materia de ferrocarriles		1.000,00
	763	Convenio con el Cabildo Insular de Gran Canaria en materia de ferrocarril		1.000,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**81.710,00**
	8	**ACTIVOS FINANCIEROS**		
	87	**Aportaciones patrimoniales**		**1.041.296,00**
	871	ADIF-Alta Velocidad		311.574,00
	872	ADIF para financiar amortización endeudamiento		54.534,00
	873	ADIF para inversiones		675.188,00
		TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS		**1.041.296,00**

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
2022

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

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	1.396.159,75
		TOTAL Infraestructura del transporte ferroviario	1.396.159,75

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
2022

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**	**2.233,50**		**2.233,50**
10	Altos cargos	61,04		61,04
12	Funcionarios	1.842,77		1.842,77
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	329,69		329,69
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**549,25**		**549,25**
22	Material, suministros y otros	549,25		549,25
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**258.371,00**		**258.371,00**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	258.371,00		258.371,00
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**	**81.710,00**		**81.710,00**
75	A Comunidades Autónomas	79.710,00		79.710,00
76	A Entidades Locales	2.000,00		2.000,00
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**	**1.041.296,00**		**1.041.296,00**
87	Aportaciones patrimoniales	1.041.296,00		1.041.296,00
	TOTAL	**1.396.159,75**		**1.396.159,75**

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
2022

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

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.20		**SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**		
	6	**INVERSIONES REALES**		
	603	Liquidación de la inversión realizada en la autopista AP-7, de acuerdo con el Real Decreto 457/2006, de 7 de abril		1,00
		TOTAL INVERSIONES REALES		**1,00**
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA		**1,00**
17.38		**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS**		
	1	**GASTOS DE PERSONAL**		
	10	**Altos cargos**		**61,04**
	12	**Funcionarios**		**18.129,15**
	13	**Laborales**		**12.706,68**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**5.399,69**
	16000	Seguridad Social	5.399,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**36.296,56**
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**759,91**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	200,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**759,91**
	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		10.500,00
	619	Expropiaciones, modificados adicionales y otras incidencias de ejercicios anteriores		3.000,00
		TOTAL INVERSIONES REALES		**1.051.101,54**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	75	**A Comunidades Autónomas**		**429.500,00**
	755	Convenio con la Comunidad Autónoma de Canarias		210.000,00
	756	Ejecución sentencias del Tribunal Supremo 2075/2017, 255/2018, 415/2018 y 1095/2018, derivadas del convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias de 31 de enero de 2006		200.000,00
	758	Resto de Transferencias a Comunidades Autónomas		15.500,00
	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	15.000,00	
	75802	A la Junta de Extremadura para adecuación N-630a (Tramo: Av. de España y Av. Martín Palomino. Plasencia)	500,00	

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	759	A la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para actuaciones en la Autovía Alquerías-Santomera		4.000,00
	76	**A Entidades Locales**		**8.700,00**
	763	CC.LL. por asunción de competencias derivadas del cambio de titularidad de determinados tramos de carreteras estatales a vías urbanas		1.200,00
	767	Al Cabildo Insular de La Palma para la mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias		1.000,00
	768	Resto de Transferencias a Entidades Locales		6.500,00
	76803	Al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria para financiar el proyecto Metroguagua	5.000,00	
	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	1.400,00	
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**438.200,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		**1.526.358,01**
		TOTAL Creación de infraestructura de carreteras		**1.526.359,01**

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
2022

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

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.20	17.38	Total
1	**GASTOS DE PERSONAL**		**36.296,56**	**36.296,56**
10	Altos cargos		61,04	61,04
12	Funcionarios		18.129,15	18.129,15
13	Laborales		12.706,68	12.706,68
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		5.399,69	5.399,69
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		**759,91**	**759,91**
22	Material, suministros y otros		759,91	759,91
6	**INVERSIONES REALES**	**1,00**	**1.051.101,54**	**1.051.102,54**
60	Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general	1,00	819.577,75	819.578,75
61	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general		230.192,35	230.192,35
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial		1.331,44	1.331,44
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		**438.200,00**	**438.200,00**
75	A Comunidades Autónomas		429.500,00	429.500,00
76	A Entidades Locales		8.700,00	8.700,00
	TOTAL	**1,00**	**1.526.358,01**	**1.526.359,01**

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
2022

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		7.268,76
	13	Laborales		9.304,54
	14	Otro personal		133,04
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		3.550,00
	16000	Seguridad Social	3.550,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		20.256,34
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		146,23
	22	Material, suministros y otros		34.543,90
	22502	Locales	54,93	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	2.050,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		34.690,13
	6	INVERSIONES REALES		
	619	Expropiaciones, modificados adicionales y otras incidencias de ejercicios anteriores		4.500,00
		TOTAL INVERSIONES REALES		1.152.363,34
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		1.207.309,81
		TOTAL Conservación y explotación de carreteras		1.207.309,81

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
2022

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**	**20.256,34**		**20.256,34**
12	Funcionarios	7.268,76		7.268,76
13	Laborales	9.304,54		9.304,54
14	Otro personal	133,04		133,04
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	3.550,00		3.550,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**34.690,13**		**34.690,13**
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	146,23		146,23
22	Material, suministros y otros	34.543,90		34.543,90
6	**INVERSIONES REALES**	**1.152.363,34**		**1.152.363,34**
61	Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general	1.151.953,35		1.151.953,35
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	409,99		409,99
	TOTAL	**1.207.309,81**		**1.207.309,81**

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
2022

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**		**61,04**
	12	**Funcionarios**		**4.568,54**
	13	**Laborales**		**97,80**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**519,69**
	16000	Seguridad Social	519,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**5.247,07**
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**1.582,55**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	1.387,00	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**1.582,55**
	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**		**13,00**
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		13,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**105,00**
	6	**INVERSIONES REALES**		**2.800,00**
	7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**		
	77	**A empresas privadas**		**9.930,00**
	772	Programa de medidas para la mejora del sector del transporte por carretera		9.930,00
	78	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**3.858,00**
	781	Programa de apoyo a Instituciones y Entidades sin ánimo de lucro relacionadas con el transporte por carretera		3.858,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		**13.788,00**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE		**23.522,62**
		TOTAL Ordenación e inspección del transporte terrestre		**23.522,62**

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
2022

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**	**5.247,07**		**5.247,07**
10	Altos cargos	61,04		61,04
12	Funcionarios	4.568,54		4.568,54
13	Laborales	97,80		97,80
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	519,69		519,69
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**1.582,55**		**1.582,55**
22	Material, suministros y otros	1.582,55		1.582,55
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**105,00**		**105,00**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	92,00		92,00
49	Al exterior	13,00		13,00
6	**INVERSIONES REALES**	**2.800,00**		**2.800,00**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	340,00		340,00
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.780,00		1.780,00
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	680,00		680,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**13.788,00**		**13.788,00**
77	A empresas privadas	9.930,00		9.930,00
78	A familias e instituciones sin fines de lucro	3.858,00		3.858,00
	TOTAL	**23.522,62**		**23.522,62**

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
2022

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		844,66
	150	Productividad		790,33
	151	Gratificaciones		54,33
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	55,00	
	16204	Acción social	20,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		6.896,05
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	64,00	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,34	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	7,00	
		TOTAL AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA		14.860,30
		TOTAL Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria		14.860,30

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
2022

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**	**6.896,05**		**6.896,05**
10	Altos cargos	100,52		100,52
12	Funcionarios	4.392,68		4.392,68
13	Laborales	730,81		730,81
15	Incentivos al rendimiento	844,66		844,66
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	827,38		827,38
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**1.854,44**		**1.854,44**
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	335,00		335,00
22	Material, suministros y otros	1.220,44		1.220,44
23	Indemnizaciones por razón del servicio	299,00		299,00
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**104,87**		**104,87**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	104,87		104,87
6	**INVERSIONES REALES**	**6.004,94**		**6.004,94**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	60,00		60,00
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	273,50		273,50
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	5.671,44		5.671,44
	TOTAL	**14.860,30**		**14.860,30**

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
2022

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		443,53
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		60,00
	16000	Seguridad Social	60,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		503,53
	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		605,53
		TOTAL Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios		605,53

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
2022

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**	**503,53**		**503,53**
12	Funcionarios	443,53		443,53
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	60,00		60,00
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	**605,53**		**605,53**

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
2022

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**		**61,04**
	12	**Funcionarios**		**25.736,04**
	13	**Laborales**		**1.459,61**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**2.449,69**
	16000	Seguridad Social	2.449,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**29.706,38**
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**4.637,07**
	22109	Labores Fábrica Nacional Moneda y Timbre	71,00	
	22502	Locales	1,26	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	257,10	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**4.637,07**
	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		**37.110,45**
		TOTAL Regulación y seguridad del tráfico marítimo		**37.110,45**

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
2022

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**	**29.706,38**		**29.706,38**
10	Altos cargos	61,04		61,04
12	Funcionarios	25.736,04		25.736,04
13	Laborales	1.459,61		1.459,61
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	2.449,69		2.449,69
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**4.637,07**		**4.637,07**
22	Material, suministros y otros	4.637,07		4.637,07
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	**37.110,45**		**37.110,45**

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
2022

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		490,00
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		60,00
	16000	Seguridad Social	60,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		550,00
	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		655,30
		TOTAL Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos		655,30

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
2022

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**	**550,00**		**550,00**
12	Funcionarios	490,00		490,00
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	**655,30**		**655,30**

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
2022

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**		**61,04**
	12	**Funcionarios**		**2.558,76**
	13	**Laborales**		**100,73**
	16	**Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador**		**299,69**
	16000	Seguridad Social	299,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**3.020,22**
	2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**		
	22	**Material, suministros y otros**		**1.210,62**
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,25	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	929,17	
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		**1.210,62**
	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**		
	49	**Al exterior**		**1.755,31**
	492	Cuotas a Organismos Internacionales		1.755,31
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**1.755,31**
	6	**INVERSIONES REALES**		**4.346,68**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL		**10.333,02**
17.301		**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**		
	1	**GASTOS DE PERSONAL**		
	15	**Incentivos al rendimiento**		**1.541,32**
	150	Productividad		1.503,02
	151	Gratificaciones		38,30
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	400,00	
	16204	Acción social	48,48	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**23.308,18**
	22502	Locales	29,65	
	22601	Atenciones protocolarias y representativas	2,33	
	22706	Estudios y trabajos técnicos	36.206,17	
		TOTAL AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA		**75.529,26**

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
2022

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
		TOTAL Regulación y supervisión de la aviación civil	85.862,28

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 económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2022

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**	**3.020,22**	**23.308,18**	**26.328,40**
10	Altos cargos	61,04	93,86	154,90
12	Funcionarios	2.558,76	17.579,88	20.138,64
13	Laborales	100,73	319,05	419,78
15	Incentivos al rendimiento		1.541,32	1.541,32
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	299,69	3.774,07	4.073,76
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**1.210,62**	**46.445,40**	**47.656,02**
20	Arrendamientos y cánones		31,12	31,12
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación		6.453,55	6.453,55
22	Material, suministros y otros	1.210,62	38.370,93	39.581,55
23	Indemnizaciones por razón del servicio		1.589,80	1.589,80
3	**GASTOS FINANCIEROS**	**0,19**		**0,19**
35	Intereses de demora y otros gastos financieros	0,19		0,19
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.755,31**	**117,89**	**1.873,20**
47	A empresas privadas		4,52	4,52
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**	**4.346,68**	**5.648,79**	**9.995,47**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios		846,88	846,88
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios		1.259,09	1.259,09
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	4.346,68	3.542,82	7.889,50
8	**ACTIVOS FINANCIEROS**		**9,00**	**9,00**
83	Concesión de préstamos fuera del Sector Público		9,00	9,00
	TOTAL	**10.333,02**	**75.529,26**	**85.862,28**

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

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

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2022

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		890,34
	13	Laborales		24,67
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		120,00
	16000	Seguridad Social	120,00	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		1.035,01
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		29,19
	22706	Estudios y trabajos técnicos	29,19	
	23	Indemnizaciones por razón del servicio		83,08
		TOTAL GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		112,27
	6	INVERSIONES REALES		570,22
		TOTAL MINISTERIO, SUBSECRETARÍA Y SERVICIOS GENERALES		1.717,50
		TOTAL Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		1.717,50

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
2022

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**	**1.035,01**		**1.035,01**
12	Funcionarios	890,34		890,34
13	Laborales	24,67		24,67
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	120,00		120,00
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**112,27**		**112,27**
22	Material, suministros y otros	29,19		29,19
23	Indemnizaciones por razón del servicio	83,08		83,08
6	**INVERSIONES REALES**	**570,22**		**570,22**
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial	570,22		570,22
	TOTAL	**1.717,50**		**1.717,50**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 45AA C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	1.121.236,30
		TOTAL C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	1.121.236,30

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 45AA C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**20.236,30**		**20.236,30**
69	Inversiones reales. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	20.236,30		20.236,30
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**1.101.000,00**		**1.101.000,00**
76	A Entidades Locales	951.000,00		951.000,00
77	A empresas privadas	150.000,00		150.000,00
	TOTAL	**1.121.236,30**		**1.121.236,30**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		**MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA**	
	744	A RENFE Viajeros, S.A. para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	15.941,60
		TOTAL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	**615.421,48**
		TOTAL C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.	**615.421,48**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 45AC C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**615.421,48**		**615.421,48**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	615.421,48		615.421,48
	TOTAL	**615.421,48**		**615.421,48**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	635.436,92
		TOTAL C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.	635.436,92

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 45FA C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**635.436,92**		**635.436,92**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	635.436,92		635.436,92
	TOTAL	**635.436,92**		**635.436,92**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 45FB C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	
	743	A ENAIRE para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	39.672,38
		TOTAL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	**457.824,75**
		TOTAL C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	**457.824,75**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 45FB C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**8.449,29**		**8.449,29**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	8.449,29		8.449,29
6	**INVERSIONES REALES**	**121.092,02**		**121.092,02**
69	Inversiones reales. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	121.092,02		121.092,02
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**328.283,44**		**328.283,44**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	322.515,67		322.515,67
75	A Comunidades Autónomas	5.767,77		5.767,77
	TOTAL	**457.824,75**		**457.824,75**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 45FC C06.I03 Intermodalidad y logística

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		**MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA**	
	745	A Puertos del Estado para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	76.077,00
		TOTAL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	**209.778,83**
		TOTAL C06.I03 Intermodalidad y logística	**209.778,83**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 45FC C06.I03 Intermodalidad y logística

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**15.308,92**		**15.308,92**
69	Inversiones reales. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	15.308,92		15.308,92
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**194.469,91**		**194.469,91**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	194.469,91		194.469,91
	TOTAL	**209.778,83**		**209.778,83**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	307.500,00
		TOTAL C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital	307.500,00

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 45FD C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**45.000,00**		**45.000,00**
47	A empresas privadas	45.000,00		45.000,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**262.500,00**		**262.500,00**
74	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	50.000,00		50.000,00
75	A Comunidades Autónomas	62.500,00		62.500,00
77	A empresas privadas	150.000,00		150.000,00
	TOTAL	**307.500,00**		**307.500,00**

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	11.000,00
		TOTAL C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.	11.000,00

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 45SC C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**11.000,00**		**11.000,00**
47	A empresas privadas	11.000,00		11.000,00
	TOTAL	**11.000,00**		**11.000,00**

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
2022

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
2022

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
2022

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
2022

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 46AA C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	2.970,08
		TOTAL C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización	2.970,08

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 46AA C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**2.970,08**		**2.970,08**
69	Inversiones reales. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	2.970,08		2.970,08
	TOTAL	**2.970,08**		**2.970,08**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Programa: 46FB C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización

(Miles de euros)

Orgánica	Económica	Explicación	Total
17.50		MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA	24.478,04
		TOTAL C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización	24.478,04

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 orgánico económico del presupuesto de gastos

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Programa: 46FB C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.50		Total
6	**INVERSIONES REALES**	**24.478,04**		**24.478,04**
69	Inversiones reales. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	24.478,04		24.478,04
	TOTAL	**24.478,04**		**24.478,04**

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	Fondo de financiación del servicio postal universal, para la prestación del servicio postal universal	110.000,00
	49	Al exterior	790,00
	493	Cuotas a Organismos Internacionales	790,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	110.790,00
		TOTAL SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA	110.790,00
		TOTAL Servicio postal universal	110.790,00

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
2022

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**	**110.790,00**		**110.790,00**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	110.000,00		110.000,00
49	Al exterior	790,00		790,00
	TOTAL	**110.790,00**		**110.790,00**

Orgánica	Económica	Explicación		Total
17.18		DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	10	Altos cargos		61,04
	12	Funcionarios		10.137,29
	13	Laborales		3.080,13
	16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador		2.114,69
	16000	Seguridad Social	2.114,69	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		15.393,15
	2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS		
	22	Material, suministros y otros		2.007,05
	22502	Locales	9,63	
	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		1.290,91
	491	Cuotas a Organismos Internacionales		1.290,91
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		1.909,50
	6	INVERSIONES REALES		8.155,73
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	75	A Comunidades Autónomas		350,00
	752	Apoyo al funcionamiento del Sistema Cartográfico Nacional (S.C.N.)		350,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		350,00
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL		27.815,43
17.102		CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA		
	1	GASTOS DE PERSONAL		
	15	Incentivos al rendimiento		252,07
	150	Productividad		221,45
	151	Gratificaciones		30,62
	16000	Seguridad Social	139,31	

Orgánica	Económica	Explicación		Total
	16200	Formación y perfeccionamiento del personal	1,78	
	16201	Economatos y comedores	50,97	
	16204	Acción social	15,82	
		TOTAL GASTOS DE PERSONAL		**2.929,92**
	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		**2.538,30**
	3	**GASTOS FINANCIEROS**		
	31	**De préstamos en euros**		**0,45**
	310	Intereses		0,45
	35	**Intereses de demora y otros gastos financieros**		**12,33**
	352	Intereses de demora		5,33
	359	Otros gastos financieros		7,00
		TOTAL GASTOS FINANCIEROS		**12,78**
	4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**		
	48	**A familias e instituciones sin fines de lucro**		**26,00**
	480	Premio Nacional de Ciencias Geográficas		20,00
	486	Premios por jubilación al personal del Organismo		6,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES		**26,00**
	6	**INVERSIONES REALES**		**9.944,80**
		TOTAL CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA		**15.451,80**
		TOTAL Desarrollo y aplicación de la información geográfica española		**43.267,23**

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
2022

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**	**15.393,15**	**2.929,92**	**18.323,07**
10	Altos cargos	61,04		61,04
12	Funcionarios	10.137,29	2.115,18	12.252,47
13	Laborales	3.080,13	350,11	3.430,24
15	Incentivos al rendimiento		252,07	252,07
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del empleador	2.114,69	212,56	2.327,25
2	**GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICIOS**	**2.007,05**	**2.538,30**	**4.545,35**
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	1.688,01	3.695,06
23	Indemnizaciones por razón del servicio		279,47	279,47
24	Gastos de publicaciones		140,61	140,61
3	**GASTOS FINANCIEROS**		**12,78**	**12,78**
31	De préstamos en euros		0,45	0,45
35	Intereses de demora y otros gastos financieros		12,33	12,33
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**1.909,50**	**26,00**	**1.935,50**
48	A familias e instituciones sin fines de lucro	618,59	26,00	644,59
49	Al exterior	1.290,91		1.290,91
6	**INVERSIONES REALES**	**8.155,73**	**9.944,80**	**18.100,53**
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	7.120,17	9.844,80	16.964,97
63	Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios	1.035,56	50,00	1.085,56
64	Gastos de inversiones de carácter inmaterial		50,00	50,00
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**350,00**		**350,00**
75	A Comunidades Autónomas	350,00		350,00
	TOTAL	**27.815,43**	**15.451,80**	**43.267,23**

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
2022

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**	**141.900,00**
	441	Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)	141.900,00
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	**141.900,00**
	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	**169.810,00**
		TOTAL Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	**169.810,00**

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
2022

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**	**141.900,00**		**141.900,00**
44	A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal	141.900,00		141.900,00
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	**169.810,00**		**169.810,00**

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 (CSIC)		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		12.964,91
	410	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)		12.964,91
	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		20.034,95
	7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
	71	A Organismos Autónomos		5.963,12
	710	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)		5.840,00
	713	Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)		123,12
	73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo		226,56

Orgánica	Económica	Explicación	Total
	731	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	226,56
		TOTAL TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	**6.189,68**
		TOTAL SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	**26.224,63**
17.34		**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**	
	4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	
	43	**A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo**	**11.934,18**
	432	Agencia Estatal de Seguridad Aérea	11.934,18
		TOTAL TRANSFERENCIAS CORRIENTES	**11.934,18**
		TOTAL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	**11.934,18**
17.102		**CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA**	
	9	**PASIVOS FINANCIEROS**	
	91	**Amortización de préstamos en euros**	**27,43**
	911	Amortización de préstamos a largo plazo de entes del Sector Público	27,43
		TOTAL PASIVOS FINANCIEROS	**27,43**
		TOTAL CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA	**27,43**
17.301		**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**	
	402	Al Estado, para compensar gastos de gestión centralizada	1.025,40
		TOTAL AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	**1.088,51**
		TOTAL Transferencias y libramientos internos	**44.734,96**

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
2022

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**	**20.034,95**
40	A la Administración del Estado			
41	A Organismos Autónomos		2.040,21	12.964,91
43	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			7.070,04
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**	**900,00**	**2.520,00**	**6.189,68**
71	A Organismos Autónomos		2.520,00	5.963,12
73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo	900,00		226,56
9	**PASIVOS FINANCIEROS**			
91	Amortización de préstamos en euros			
	TOTAL	**900,00**	**4.560,21**	**26.224,63**

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
2022

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

(Miles de euros)

Económica	Explicación	17.34	17.102	17.301
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**	**11.934,18**		**1.088,51**
40	A la Administración del Estado			1.088,51
41	A Organismos Autónomos			
43	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo	11.934,18		
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**			
71	A Organismos Autónomos			
73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			
9	**PASIVOS FINANCIEROS**		**27,43**	
91	Amortización de préstamos en euros		27,43	
	TOTAL	**11.934,18**	**27,43**	**1.088,51**

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
2022

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

(Miles de euros)

Económica	Explicación			Total
4	**TRANSFERENCIAS CORRIENTES**			**35.097,85**
40	A la Administración del Estado			1.088,51
41	A Organismos Autónomos			15.005,12
43	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			19.004,22
7	**TRANSFERENCIAS DE CAPITAL**			**9.609,68**
71	A Organismos Autónomos			8.483,12
73	A otras entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuesto limitativo			1.126,56
9	**PASIVOS FINANCIEROS**			**27,43**
91	Amortización de préstamos en euros			27,43
	TOTAL			**44.734,96**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	R.ENTIDADES	Total
26BA	C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales	1.389.000,00			1.389.000,00
26BB	C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes	500.000,00			500.000,00
26BE	C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos	600.000,00			600.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	771.410,51			771.410,51
261O	Ordenación y fomento de la edificación	32.458,18			32.458,18
261P	Urbanismo y política del suelo	2.326,37			2.326,37
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	1.825.862,45			1.825.862,45
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	167.185,18			167.185,18
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	653.268,62			653.268,62
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	74.279,24			74.279,24
45AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	1.121.236,30			1.121.236,30
45AC	C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.	615.421,48			615.421,48
45FA	C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.	635.436,92			635.436,92
45FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	457.824,75			457.824,75
45FC	C06.I03 Intermodalidad y logística	209.778,83			209.778,83
45FD	C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital	307.500,00			307.500,00
45SC	C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.	11.000,00			11.000,00
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo		33.822,21		33.822,21
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	666.785,10			666.785,10
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	1.396.159,75			1.396.159,75
453B	Creación de infraestructura de carreteras	1.526.359,01			1.526.359,01
453C	Conservación y explotación de carreteras	1.207.309,81			1.207.309,81
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	23.522,62			23.522,62
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria			14.860,30	14.860,30
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios	605,53			605,53
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	37.110,45			37.110,45
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos	655,30			655,30
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	10.333,02		75.529,26	85.862,28
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	1.717,50			1.717,50
46AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización	2.970,08			2.970,08

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	R.ENTIDADES	Total
46FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización	24.478,04			24.478,04
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	110.790,00			110.790,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	27.815,43	15.451,80		43.267,23
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	169.810,00			169.810,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**14.581.390,47**	**50.274,01**	**90.389,56**	**14.722.054,04**
000X	Transferencias y libramientos internos	43.619,02		1.088,51	44.707,53
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES	**43.619,02**		**1.088,51**	**44.707,53**
	TOTAL	**14.625.009,49**	**50.274,01**	**91.478,07**	**14.766.761,57**

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 por programas del presupuesto de gastos. Capítulo 9

EJERCICIO PRESUPUESTARIO
2022

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	75,00		75,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**75,00**		**75,00**
000X	Transferencias y libramientos internos		27,43	27,43
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES		**27,43**	**27,43**
	TOTAL	**75,00**	**27,43**	**102,43**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	R.ENTIDADES	Total
26BA	C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales	1.389.000,00			1.389.000,00
26BB	C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes	500.000,00			500.000,00
26BE	C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos	600.000,00			600.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	771.485,51			771.485,51
261O	Ordenación y fomento de la edificación	32.458,18			32.458,18
261P	Urbanismo y política del suelo	2.326,37			2.326,37
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	1.825.862,45			1.825.862,45
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	167.185,18			167.185,18
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	653.268,62			653.268,62
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	74.279,24			74.279,24
45AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	1.121.236,30			1.121.236,30
45AC	C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.	615.421,48			615.421,48
45FA	C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.	635.436,92			635.436,92
45FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	457.824,75			457.824,75
45FC	C06.I03 Intermodalidad y logística	209.778,83			209.778,83
45FD	C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital	307.500,00			307.500,00
45SC	C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.	11.000,00			11.000,00
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo		33.822,21		33.822,21
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	666.785,10			666.785,10
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	1.396.159,75			1.396.159,75
453B	Creación de infraestructura de carreteras	1.526.359,01			1.526.359,01
453C	Conservación y explotación de carreteras	1.207.309,81			1.207.309,81
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	23.522,62			23.522,62
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria			14.860,30	14.860,30
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios	605,53			605,53
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	37.110,45			37.110,45
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos	655,30			655,30
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	10.333,02		75.529,26	85.862,28
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	1.717,50			1.717,50
46AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización	2.970,08			2.970,08

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	ESTADO	OO.AA.	R.ENTIDADES	Total
46FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización	24.478,04			24.478,04
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	110.790,00			110.790,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	27.815,43	15.451,80		43.267,23
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	169.810,00			169.810,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**14.581.465,47**	**50.274,01**	**90.389,56**	**14.722.129,04**
000X	Transferencias y libramientos internos	43.619,02	27,43	1.088,51	44.734,96
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES	**43.619,02**	**27,43**	**1.088,51**	**44.734,96**
	TOTAL	**14.625.084,49**	**50.301,44**	**91.478,07**	**14.766.864,00**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 1	Cap. 2	Cap. 3
26BA	C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales			
26BB	C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes			
26BE	C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos			
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	2.254,21	241,30	30,00
261O	Ordenación y fomento de la edificación	1.886,94	972,25	
261P	Urbanismo y política del suelo	833,53	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			
45AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes			
45AC	C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.			
45FA	C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.			
45FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes			
45FC	C06.I03 Intermodalidad y logística			
45FD	C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital			
45SC	C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.			
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo	21.118,44	5.189,65	
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	56.996,69	23.715,89	1.211,61
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	2.233,50	549,25	
453B	Creación de infraestructura de carreteras	36.296,56	759,91	
453C	Conservación y explotación de carreteras	20.256,34	34.690,13	
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	5.247,07	1.582,55	
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria	6.896,05	1.854,44	
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios	503,53	102,00	
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo	29.706,38	4.637,07	
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos	550,00	65,30	
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	26.328,40	47.656,02	0,19
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil	1.035,01	112,27	
46AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización			

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 4	Cap. 6	Cap. 7
26BA	C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales			1.389.000,00
26BB	C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes			500.000,00
26BE	C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos			600.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	1.000,00	350,00	652.175,00
261O	Ordenación y fomento de la edificación	150,00	24.750,00	4.698,99
261P	Urbanismo y política del suelo	105,00	383,84	630,00
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre	1.785.862,45		40.000,00
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	167.168,87		
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	653.268,62		
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías	74.279,24		
45AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes		20.236,30	1.101.000,00
45AC	C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.			615.421,48
45FA	C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.			635.436,92
45FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes	8.449,29	121.092,02	328.283,44
45FC	C06.I03 Intermodalidad y logística		15.308,92	194.469,91
45FD	C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital	45.000,00		262.500,00
45SC	C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.	11.000,00		
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo	135,80	7.340,00	
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	3.396,14	15.977,51	427.542,87
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	258.371,00	12.000,00	81.710,00
453B	Creación de infraestructura de carreteras		1.051.102,54	438.200,00
453C	Conservación y explotación de carreteras		1.152.363,34	
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre	105,00	2.800,00	13.788,00
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria	104,87	6.004,94	
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	1.873,20	9.995,47	
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		570,22	
46AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización		2.970,08	

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 8	Cap. 1 a 8	Cap. 9
26BA	C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales		1.389.000,00	
26BB	C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes		500.000,00	
26BE	C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos		600.000,00	
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda	115.360,00	771.410,51	75,00
261O	Ordenación y fomento de la edificación		32.458,18	
261P	Urbanismo y política del suelo		2.326,37	
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre		1.825.862,45	
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo		167.185,18	
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo		653.268,62	
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías		74.279,24	
45AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes		1.121.236,30	
45AC	C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.		615.421,48	
45FA	C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.		635.436,92	
45FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes		457.824,75	
45FC	C06.I03 Intermodalidad y logística		209.778,83	
45FD	C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital		307.500,00	
45SC	C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.		11.000,00	
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo	38,32	33.822,21	
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	137.944,39	666.785,10	
453A	Infraestructura del transporte ferroviario	1.041.296,00	1.396.159,75	
453B	Creación de infraestructura de carreteras		1.526.359,01	
453C	Conservación y explotación de carreteras		1.207.309,81	
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre		23.522,62	
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria		14.860,30	
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios		605,53	
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo		37.110,45	
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos		655,30	
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil	9,00	85.862,28	
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil		1.717,50	
46AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización		2.970,08	

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación			Total
26BA	C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales			1.389.000,00
26BB	C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes			500.000,00
26BE	C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos			600.000,00
261N	Promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda			771.485,51
261O	Ordenación y fomento de la edificación			32.458,18
261P	Urbanismo y política del suelo			2.326,37
441M	Subvenciones y apoyo al transporte terrestre			1.825.862,45
441N	Subvenciones y apoyo al transporte marítimo			167.185,18
441O	Subvenciones y apoyo al transporte aéreo			653.268,62
441P	Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías			74.279,24
45AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes			1.121.236,30
45AC	C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.			615.421,48
45FA	C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.			635.436,92
45FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes			457.824,75
45FC	C06.I03 Intermodalidad y logística			209.778,83
45FD	C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital			307.500,00
45SC	C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.			11.000,00
451M	Estudios y servicios de asistencia técnica en Obras Públicas y Urbanismo			33.822,21
451N	Dirección y Servicios Generales de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana			666.785,10
453A	Infraestructura del transporte ferroviario			1.396.159,75
453B	Creación de infraestructura de carreteras			1.526.359,01
453C	Conservación y explotación de carreteras			1.207.309,81
453M	Ordenación e inspección del transporte terrestre			23.522,62
453N	Regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria			14.860,30
453O	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios			605,53
454M	Regulación y seguridad del tráfico marítimo			37.110,45
454O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos			655,30
455M	Regulación y supervisión de la aviación civil			85.862,28
455O	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil			1.717,50
46AA	C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización			2.970,08

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 1	Cap. 2	Cap. 3
46FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización			
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	18.323,07	4.545,35	12,78
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar			
	TOTAL CONSOLIDADO	**230.465,72**	**127.047,38**	**1.270,89**
000X	Transferencias y libramientos internos			
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES			
	TOTAL	**230.465,72**	**127.047,38**	**1.270,89**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 4	Cap. 6	Cap. 7
46FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización		24.478,04	
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	110.790,00		
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española	1.935,50	18.100,53	350,00
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar	141.900,00		27.910,00
	TOTAL CONSOLIDADO	**3.265.361,98**	**2.490.143,75**	**7.313.116,61**
000X	Transferencias y libramientos internos	35.097,85		9.609,68
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES	**35.097,85**		**9.609,68**
	TOTAL	**3.300.459,83**	**2.490.143,75**	**7.322.726,29**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación	Cap. 8	Cap. 1 a 8	Cap. 9
46FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización		24.478,04	
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		110.790,00	
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española		43.267,23	
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar		169.810,00	
	TOTAL CONSOLIDADO	**1.294.647,71**	**14.722.054,04**	**75,00**
000X	Transferencias y libramientos internos		44.707,53	27,43
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES		**44.707,53**	**27,43**
	TOTAL	**1.294.647,71**	**14.766.761,57**	**102,43**

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
2022

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

(Miles de euros)

Clasif. por programas	Explicación			Total
46FB	C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización			24.478,04
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			110.790,00
495A	Desarrollo y aplicación de la información geográfica española			43.267,23
497M	Salvamento y lucha contra la contaminación en la mar			169.810,00
	TOTAL CONSOLIDADO			**14.722.129,04**
000X	Transferencias y libramientos internos			44.734,96
	TOTAL TRANSFERENCIAS ENTRE SUBSECTORES			**44.734,96**
	TOTAL			**14.766.864,00**

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, a fin de garantizar una movilidad segura y sostenible, basada en criterios de justicia social; de impulso de la movilidad sostenible, en su dimensión social, económica y medioambiental, incluyendo el impulso a la movilidad activa; de acceso a la vivienda, de políticas urbanas y de suelo y de arquitectura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado; de ordenación normativa de los servicios postales; 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.

El desarrollo de estas competencias debe adaptarse y tener en cuenta las circunstancias económicas y el escenario presupuestario.

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 (SEPES).
- Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Agencias estatales:

- Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

- Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Organismos autónomos:

- Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).
- Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

Sociedades mercantiles:

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

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.
    - La Unidad de Emergencias, Seguridad y Gestión de Crisis.

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, recogida en el Plan Estratégico de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI).

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 rentabilidad 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 planificación y realización de las inversiones en materia de carreteras, así como el impulso de la conservación de la Red de carreteras del Estado. Asimismo, corresponde el impulso de la planificación de las infraestructuras ferroviarias y el seguimiento de la actividad de los administradores de infraestructuras. Todas estas actividades se realizan en el marco de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y de consecución de una movilidad sostenible.

De conformidad con lo establecido 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, 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 Dirección General de Planificación 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 CEDEX y la entidad pública empresarial SEPES; a través del Secretario General de Infraestructuras SEITTSA.

Además, existen tres Sociedades Mercantiles Estatales vinculadas al Departamento que son: INECO participada por AENA, RENFE y ADIF, SENASA y SECEGSA.

En el área del Transporte y la Movilidad, 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 una movilidad segura y sostenible, 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 de movilidad 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 esta 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 una movilidad 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 y Movilidad 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 y Movilidad 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 Estudios 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 Agenda Urbana y 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 de Agenda 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 Urbana Española, así como su alineamiento con el Plan de Acción del Gobierno de España para la Agenda 2030 y su relación con el resto de Agendas Urbanas internacionales.

En materia de vivienda, los ejes principales en los que se estructura la política del Ministerio son la elaboración y propuesta de la normativa sectorial con incidencia en materia de vivienda, rehabilitación, regeneración y renovación urbana, el fomento de la rehabilitación de viviendas y la promoción de viviendas en 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 información:

Impulsar la rehabilitación edificatoria del parque de vivienda, regeneración y renovación urbana, 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 la existencia de un parque de vivienda en alquiler a precios asequibles mediante la promoción de vivienda en alquiler, así como la elaboración de planes estatales de ayudas a la vivienda, rehabilitación y regeneración urbana, de vivienda como instrumento que ayude al acceso a la vivienda, priorizando los recursos disponibles del plan para financiar ayudas al alquiler para personas con bajos niveles de renta, víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio, personas sin hogar y otras especialmente vulnerables, para ayudar a nuestros mayores y a nuestros jóvenes, y para promover viviendas en alquiler a precios asequibles.

En materia de suelo, algunos de los objetivos principales son el desarrollo, seguimiento y evaluación del sistema de datos e indicadores de la Agenda Urbana Española y su alineación con la Agenda 2030.

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), 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, así como la elaboración y propuesta de la normativa relativa al régimen de valoraciones de suelo y a la política de vivienda.

En materia de urbanismo se recogen como algunos de los objetivos fundamentales 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.

También se realiza 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, el fomento y la elaboración de estudios y trabajos de investigación en relación con las políticas urbanas, así como la elaboración y propuesta de la normativa relativa al régimen de valoraciones de suelo y a la política de vivienda.

En materia de arquitectura y edificación (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), algunos de los objetivos principales son: la elaboración y el desarrollo de la normativa básica que fomente una arquitectura más sostenible y saludable, como un bien de interés general y que mejore la calidad de la arquitectura y las condiciones de la edificación, persiguiendo la sostenibilidad medioambiental y la contribución a la consecución de los objetivos de eficiencia energética; la elaboración y propuesta de trasposición al marco jurídico español de las Directivas europeas, o parte de las mismas, relacionadas con el ámbito de la edificación, así como la elaboración de otras iniciativas normativas necesarias para la adaptación, en su caso de nuestro ordenamiento jurídico al de la Unión Europea; la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con otros departamentos y órganos de la Administración General del Estado, asociaciones

profesionales, instituciones, fundaciones y organismos tanto públicos como privados, nacionales e internacionales en estas materias.

Se pretende reforzar las actuaciones de ejecución de proyectos y actuaciones, tanto de obra nueva como de rehabilitación que se decidan por su especial interés arquitectónico o patrimonial, que sirvan de refrendo al marco normativo, a la promoción de la arquitectura española o tengan como objeto la recuperación del patrimonio arquitectónico, así como actuaciones de financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español en bienes de interés cultural. Este programa contempla también una importante labor de organización y difusión de la arquitectura a través de exposiciones, 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; también en la organización de la Bienal Española de la Arquitectura y Urbanismo y de la Bienal Iberoamericana, la promoción de la participación española en la Bienal Internacional de Arquitectura de Venecia, así como la colaboración en otros eventos de la misma naturaleza.

De conformidad con lo establecido en el Real Decreto 645/5/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica 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.
- La 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.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Descripción de los programas del sector

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 Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 está próximo a finalizar.

El Plan Estatal de acceso a la vivienda 2022-2025 se articula mediante un real decreto que está actualmente en trámite de información pública.

Entre los objetivos de este Plan se deben citar: 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 , 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, y contribuir a la reactivación del sector inmobiliario.

Este Plan 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) y ODS10 (Reducción de las desigualdades)

La dotación para ayudas de subsidiación atenderá a los compromisos adquiridos en planes estatales anteriores en los préstamos de promotores para viviendas de alquiler asequible.

La dotación para ayudas para Renta Básica de Emancipación pretende satisfacer las obligaciones que se generen en el ejercicio 2022 así como las incidencias pendientes de resolución por parte de las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla. Se trata de unas ayudas que finalizaron 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.

Las distintas subvenciones nominativas se destinan al fomento del parque de vivienda en alquiler asequible.

2. ACTIVIDADES

Plan BONO JOVEN

El Plan **Bono Joven** tiene por objeto facilitar una ayuda fija para el alquiler a aquellos jóvenes de hasta 35 años que disponen de recursos provenientes de su actividad laboral y cuya cuantía anual (sumados los de todos los miembros de la unidad de convivencia) no supera 3 veces el IPREM.

Esta ayuda será complementada en el programa de ayuda a los jóvenes del Plan estatal de acceso a la vivienda 2022-2025 con aportaciones modulables por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en función del número de convivientes, del nivel de ingreso conjunto de los convivientes, de la tensión de precios del alquiler en el ámbito, de la existencia de personas con discapacidad, y de otros factores a definir, en su caso, por la propia comunidad o ciudad.

Plan Estatal de acceso a la vivienda 2022-2025

Los programas de ayuda del Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025 que se propone en el real decreto que actualmente está en información pública son:

- Programa de subsidiación de préstamos convenidos.
- Programa de ayuda al alquiler de vivienda.
- 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.
- Programa de ayuda a los arrendatarios en situación de vulnerabilidad sobrevenida.
- Programa de ayuda a los jóvenes y para contribuir al reto demográfico.
- Programa de incremento del parque público de viviendas.
- Programa de fomento del parque privado de vivienda en alquiler asequible.
- Programa de fomento de alojamientos temporales, de modelos cohousing, de viviendas intergeneracionales y modalidades similares.
- Programa de puesta a disposición de viviendas de la SAREB para su alquiler como vivienda asequible o social.
- Programa de fomento de la puesta a disposición de las comunidades autónomas y ayuntamientos de viviendas para su alquiler como vivienda asequible o social.

- Programa de mejora de la accesibilidad en y a las viviendas.
- Programa de ayuda a la erradicación del chabolismo y la infravivienda.

Impacto del Plan Bono Joven y Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025 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, el Plan estatal de acceso a la vivienda 2022-2025 tendrá 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 programas que propician directamente la misma como 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 vulnerables.

Otros impactos del Plan Bono Joven y Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025:

a.) 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 conceden las ayudas a unidades de convivencia con menos recursos y a colectivos vulnerables.

b.) 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 estos Planes se constata un impacto en la familia positivo puesto que se conceden las ayudas a unidades de convivencia con menos recursos y a colectivos vulnerables. Los límites de ingresos para acceder a las ayudas son expresamente superiores para familias numerosas de categoría general, e incluso todavía más superiores para familias numerosas de categoría especial.

c.) Impacto social

El Plan Bono Joven y el Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 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 dichos poderes. 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, superando en este sentido al Plan estatal de vivienda 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.

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 o núcleos de pequeño tamaño, entendiendo por tales, a los efectos del presente Plan, los de menos de 10.000 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 o núcleos de menos de 10.000 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 privada, exigiendo un compromiso de permanencia mínima en esos regímenes de 15 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 fomenta la adquisición de viviendas con objeto de incrementar con inmediatez los parques públicos de vivienda por parte de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

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.

d.) Impacto medioambiental

El Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025 fomenta la promoción de viviendas que en todo caso han de tener una calificación energética mínima B.

El impacto medioambiental del Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025 es netamente positivo.

e.) 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 Acceso a la Vivienda 2022-2025 complementario del Plan Bono Joven en materia de ayudas al alquiler para jóvenes, 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 la medida más importante recogida al efecto en el Plan es el 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.

El Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025 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 2022 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 de Viviendas para el alquiler asequible (anteriormente denominado 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 de Viviendas para el alquiler asequible, anteriormente denominado “Plan 20.000”, cuyo objeto es el incremento del 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 aportación de capítulo 8 para el ejercicio 2022 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 2022 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, y en segundo lugar, con el mismo objeto que la anterior y cuyos destinatarios son otras entidades locales.

Este Plan 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 aportación de capítulo 8 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/se posibilitará la adquisición por SEPES de otros suelos de ADIF; INVIE con el mismo objetivo.

Es importante señalar, que la previsión de ejecución de dicha aportación 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 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 serán básicamente los que determine el Plan Estatal para el Acceso a la vivienda 2022-2025. De momento no se pueden determinar porque el real decreto que lo regula está en trámite de información pública y no se dispone del presupuesto que el Consejo de Ministros habrá de aprobar para atender a sus ayudas.

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 situado en todo el territorio nacional, tanto a través del programa de rehabilitación arquitectónica como a través del programa 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 de forma directa los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y de forma indirecta el ODS 7. Las medidas que contribuyen a la consecución de estos ODS, son las siguientes:

1. **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 edificado existente hacia este estándar.
2. **Financiación de intervenciones en bienes de interés cultural:** mediante actuaciones que permiten la conservación y el enriquecimiento del patrimonio, sirviendo de motor para el desarrollo de un turismo sostenible.
3. **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:

1. Programa de Rehabilitación Arquitectónica. A través de este programa se pretende realizar una labor ejemplarizante para velar por la calidad de la arquitectura y del entorno construido a través de la convocatoria de 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.

2. 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 líneas de actuación relacionadas con el reto demográfico.

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.

3. Programa de 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:

3.1. 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 edición, 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 .

3.2. Política de premios, destinada a incentivar y premiar la Arquitectura de calidad, sostenible y de interés público: Premios de la Casa de la Arquitectura (17.10.261O.483) y el Premio Nacional de Arquitectura (17.10.261O.488).

3.3. 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.

3.4. 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 española en Internet y una base de datos importante que será la base del proyecto de la Casa (museo) de la Arquitectura.

3.5. Apoyo a otras instituciones en el objetivo común de difundir la calidad de la arquitectura española, mediante subvenciones nominativas del capítulo 7, 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 Asociación de

Mujeres Arquitectas de España (17.10.261O.787.21), la Asociación 48h Open House Barcelona (17.10.261O.787.22), el Festival Internacional de Arquitectura y Diseño de Logroño (17.10.261O.787.24), el Madrid Design Festival (17.10.261O.787.25) y la Fundación RCR Bunka (17.10.261O.787.27). Además, se colaborará con el Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España para el Foro UIA-Madrid 2021 (17.10.261O.787.16), con el Consejo General de la Arquitectura Técnico de España para la Convención Internacional de la Arquitectura Técnica (17.10.261O.787.26) 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 Contemporanea (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), la Fundación ICO (17.10.261O.787.14), la Fundación de Norman Foster (17.10.261O.787.17) y la Fundación Enric Miralles (17.10.261O.787.19).

Además este año se contribuirá en la conservación e instalación de archivos de arquitectura española y la difusión, exposición de los mismos, con el fin de acercar los valores de la Arquitectura a la ciudadanía, a través de las Escuelas de Arquitectura de Madrid (17.10.261O.758.11) y Barcelona (17.10.261O.758.10).

Este año, excepcionalmente, se colaborará con el Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España para apoyar la candidatura de Barcelona como Capital mundial de la Arquitectura (17.10.261O.787.23). El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, el Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España (CSCAE) y el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (COAC) suscribieron, el pasado 28 de junio, el protocolo general de actuación para impulsar la candidatura de Barcelona como sede del Congreso Mundial de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y Capital Mundial de la Arquitectura UIA-UNESCO en el año 2026. Una competición en la que se enfrenta a Pekín y que se resolverá, el próximo 28 de julio, en el marco de la Asamblea General de la UIA, en Río de Janeiro (Brasil).

En caso de resultar elegida la ciudad de Barcelona, el Ministerio adquiere el compromiso de financiar parte de los gastos necesarios para llevar a cabo este congreso mundial, a través del CSCAE.

4. Programa de Normativa de la Edificación.

Esta actividad, dotada con las aplicaciones 17.10.000X.730.00, 17.10.261O.787.02, 17.10.261O.758.00, se desarrolla siguiendo estas líneas de actuación:

4.1.- Colaboración con la Agencia Estatal Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través de la aplicación 17.10.000X.730.00. La 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 calidad de la Arquitectura y 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.

4.2.- 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 en la redacción de documentos de ayuda para la implementación del Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos del Plan de Recuperación, Transformación 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 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.

4.3.- Colaboración con la Fundación General de la Universidad Politécnica de Madrid, a través de la aplicación 17.10.261O.758.00. A través de esta 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 ámbito 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; Fundación General de la 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; la Fundación ICO; Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid; Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona; la Asociación de Mujeres Arquitectas de España; la Asociación 48h

Open House Barcelona;, el Festival Internacional de Arquitectura y Diseño de Logroño, el Madrid Design Festival y la Fundación RCR Bunka.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Con cada uno de los 3 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 dentro del programa 17.10.261O.
- Número de actuaciones finalizadas dentro del programa 17.10.261O.

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:

1. 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 2022:

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

2. 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 cumplimento 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 en el ejercicio 2022:

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

3. Respecto del Programa de Normativa de la Edificación

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 el Código Técnico de la Edificación, 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 la calidad de la Arquitectura y del entorno construido a través del desarrollo de legislación básica a nivel estatal en la 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 2022:

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 4 eventos

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 261P. Urbanismo y política del suelo

PROGRAMA 261P

URBANISMO Y POLÍTICA DEL SUELO

ANTECEDENTES

La gestión y ejecución del Programa 261P ha sido compartida durante muchos años por las Subdirecciones Generales de Urbanismo y Suelo que, en virtud del Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrollaba la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, 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 apartados diferenciados: 17.09 que corresponde a la Subdirección General de Suelo, Información y Evaluación y 17.10 asignado a la Subdirección General de Políticas Urbanas.

261P SERVICIO 09: SUELO, INFORMACIÓN Y EVALUACIÓN

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La gestión del programa 261P (Servicio 09) de los Presupuestos Generales del Estado corresponde a la Subdirección General de Suelo, Información y Evaluación y se asigna al 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.

Dadas las características y el alcance del programa, el mismo contribuye, en su totalidad y de manera directa, a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS 11 “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”.

2. ACTIVIDADES

Las principales actividades que se desarrollan a través de este programa 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.**

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La Dirección General de Vivienda y Suelo es el órgano encargado de la ejecución de este Programa 261P (Servicio 09), a través de la Subdirección General de Suelo, Información y Evaluación.

4. 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Previsión
— 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Previsión
— Presentación de datos en línea	1	1	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 y Función Pública, 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Previsión
— Municipios incluidos en el SIU a 31 de diciembre de cada ejercicio **(nº)**	4.450	4.604	4.650	4.773	4.780

- 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.

261P SERVICIO 10: POLÍTICAS URBANAS

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

La gestión del programa 261P (Servicio 10) de los Presupuestos Generales del Estado corresponde a la Subdirección General de Políticas Urbanas y se asigna al cumplimiento de las funciones que ambas tienen atribuidas, de acuerdo con 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.

Este Programa impulsa el cumplimiento de **todas las metas con componente urbano de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** (en concreto con las metas 1.5; 3.4; 4.7; 5.1, 5.A, 5.B y 5.C; 8.2 y 8.9; 10.2 y 10.3; 13.1,13.2 y 13.3; 16.6 y 16.7) y específicamente: el ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) en todas sus metas y el ODS17, en sus metas 14, 17 y 19 (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. 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.

2. ACTIVIDADES

Las actividades que se desarrollan 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 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.

3. ORGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda es la encargada de la ejecución de este Programa y, en concreto, la Subdirección General de Políticas Urbanas.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Además de la realización de todas las actividades ya relacionadas, el Programa tiene entre sus principales objetivos para 2022 los siguientes:

4.1. 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	**2020**		**2021**		**2022**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución Prevista**	**Previsión**
— 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)	6	2 presen-cial y 4 online	6	3 on line	6
(nº en España)	10	10	10	10	10
— Asistencia a las reuniones de UDG (técnicos) organiza-das por las dos presidencias de la Unión Europea **(nº)**	2	1 on line 1 presencial	2	2 on line	2
— Asistencia a las reuniones de los grupos de trabajo constituidos en el marco de la Agenda Urbana Europea **(nº)**	6	6 on line	6	3 on line	0
— Asistencia a las reuniones de Directores Generales organizadas por las dos presidencias de la Unión Europea **(nº)**	Croacia y Alemania 2	Croacia y Alemania 2 on line	Portugal y Eslovenia 2	Portugal y Eslovenia 2 on line	Francia y Republica Checa 2
— Asistencia a reuniones para la obtención de financiación (FONDOS FEDER) **(nº)**	1	1	2	2	4
Total de reuniones (nº), nacionales e internacionales	**27**	**24**	**28**	**22**	**24**

4.2. 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, que se recoge en la aplicación presupuestaria 17.10.261P.780.02.

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	2020		2021		2022
	Presupuestado	**Realizado**	**Presupuestado**	**Ejecución prevista**	**Previsión**
— Constitución de grupos de trabajo internacionales **(nº)**	5	5	5	5	3
— 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	20	10	25	25
— Reuniones para la implementación **(nº)**				20 (presenciales)	
— Jornadas y Cursos organizados y/o que cuentan con la colaboración y participación de representantes del Ministerio **(nº)**	40	50	40	Más de 35 on line	53

4.3. 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 se recoge en la aplicación presupuestaria 17.10.261P.790.

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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Previsión
Reuniones mantenidas para el diseño y organización de la primera edición del Foro Urbano de España	0	15	20	15	10
Total de reuniones (nº), nacionales e internacionales	**21**	**15**	**20**	**24**	**25**

4.4. 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 actuaciones previstas por el Plan de acción de la Agenda Urbana aprobada por Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019.

La adhesión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes Fomento) a la Agrupación Europea de Cooperación Territorial Limitada: "Red Europea de Conocimiento Urbana" se aprobó 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 políticas urbanas de los países europeos, con dos reuniones anuales.

4.5. 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	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Previsión
— Número de jornadas de difusión de la Estrategia **(nº)**	10	12	10	4	2

4.6. 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, que se recoge en la aplicación presupuestaria 17.10.261P.780.01.

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.

4.7. Emisión de Informes Jurídicos y Técnicos sobre legislación y planeamiento

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

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Previsión
— 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 26BA. C02.I01 Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales

PROGRAMA 26BA

C02 I01 PROGRAMA DE REHABILITACIÓN PARA LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL EN ENTORNOS RESIDENCIALES

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Implementación de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

El Componente 2 está centrado en el impulso de las actuaciones de rehabilitación y mejora del parque edificatorio, tanto en ámbitos urbanos como rurales, con el marco estratégico de la Agenda Urbana Española, y asegurando la máxima ambición en el ámbito de la energía y la sostenibilidad, al tiempo que se favorecen actuaciones integrales que contribuyan a mejorar la calidad, el estado de conservación, la accesibilidad y la digitalización de los edificios. Asimismo, se fomentará la construcción de vivienda en alquiler social con estándares de la máxima calidad y eficiencia. Todo ello, en el contexto de la necesaria consolidación de un sector estratégico en la transición ecológica y digital, en la recuperación económica y social, en la creación de puestos de trabajo, y en el cumplimiento de los objetivos 2030 en materia de energía y clima.

El desarrollo de este programa se llevará a cabo a través de las Comunidades Autónomas.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

El Componente 2 tiene, en línea con la Renovation Wave, el Pilar Europeo de Derechos Sociales y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, un doble objetivo: por un lado, activar en España un sector de la rehabilitación que permita descarbonizar y mejorar la calidad y confort del parque edificatorio; por otro, fomentar la construcción de un parque de vivienda de alquiler social que es actualmente insuficiente y que se precisa de manera urgente para dar respuesta a las necesidades de vivienda digna y asequible de la población más vulnerable con el fin de hacer a la sociedad más resiliente y garantizar una recuperación más justa e inclusiva.

En el ámbito de la rehabilitación, el objetivo es producir un sustancial incremento en el ritmo de renovación del parque edificado con modelos que, por su viabilidad técnica y financiera, se puedan sostener en el medio y largo plazo. De este modo, se lograría adelantar

el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, en el marco de la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España (ERESEE). Asimismo, la renovación del parque de vivienda y de edificios apuesta por enfoques integrales, de modo que la mejora de la eficiencia energética y la integración de fuentes de energía renovable, se acompañe de una mejora de la habitabilidad, la accesibilidad, la conservación, mejora de la seguridad de utilización y la digitalización de los edificios.

En el ámbito de fomento de un parque público de vivienda de alquiler, no sólo se busca dar una solución estructural al problema de un parque de vivienda social amplio y digno, sino que además se pretende implicar al sector empresarial en el incremento de la oferta de vivienda en alquiler a precio limitado en aquellas localizaciones, con demanda acreditada, en las que el precio del alquiler se está incrementando con mayor intensidad y en las que exista suelo de titularidad pública sobre el que llevar a cabo dichas actuaciones.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

La Inversión C02.I01 “Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales” se articula en tres líneas de actuación:

- Línea de actuación 1: Programa de actuaciones de rehabilitación a nivel de barrio.
- Línea de actuación 2: Programa de rehabilitación integral de edificios.
- Línea de actuación 3: Creación de un entorno favorable a la actividad.

Para la aplicación de dichos programas, a través de un Real Decreto, se aprobarán unas bases comunes para todo el territorio (con los ajustes necesarios en función del clima u otros criterios específicos) que aseguren la homogeneización de las convocatorias de ayudas y se especifiquen los criterios y condiciones de las actuaciones objeto de subvención.

Por otro lado, se estimulará la eficacia en la gestión de los recursos transferidos a las administraciones autonómicas con mecanismos que favorezcan el cumplimiento de calendarios y ejecución presupuestaria.

En el caso específico de la rehabilitación a nivel barrio: la implementación de la inversión, consistente en subvenciones orientadas a financiar la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, se realizará a través de un modelo de gobernanza de colaboración con la administración estatal, autonómica y local, en el que el MITMA tendrá una especial implicación en la definición, seguimiento y priorización de las actuaciones que más se alineen con los objetivos generales y optimicen los recursos públicos.

En el caso del programa de rehabilitación de edificios, la implementación de la inversión, consistente en subvenciones, se realizará a través de las convocatorias de las Comunidades Autónomas en base al referido Real Decreto.

Creación de un entorno favorable: Se implementarán a través de un Real Decreto-Ley que establezca las modificaciones necesarias en la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, que regula el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Asimismo, en el desarrollo de la inversión se asegurará el compromiso de las distintas Administraciones territoriales en avanzar en medidas en materia de economía circular para asegurar un adecuado ciclo de materiales, la sostenibilidad en el uso de los recursos y el tratamiento de residuos que puedan generarse en el desarrollo de las actuaciones.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del		1.151	1.389	880				3.420
Otra financiación								
Total		1.151	1.389	880				3.420

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito tercer trimestre de 2021: aprobación de RD de bases de los programas de ayuda y RDL de medidas en el ámbito de la fiscalidad.

Objetivo cuarto trimestre 2023: 231.000 actuaciones de rehabilitación sobre, al menos, 160.000 viviendas (cifra acumulada).

Objetivo segundo trimestre 2026: 600 hectáreas de suelo en zonas o barrios objeto de renovación (cifra acumulada).

Objetivo segundo trimestre 2026: 510.000 actuaciones de rehabilitación sobre, al menos, 355.000 viviendas (cifra acumulada).

En el conjunto de las actuaciones de rehabilitación de vivienda, se alcanzará una reducción media de al menos un 30% de la demanda de energía primaria, que se determinará de acuerdo con el porcentaje medio de ahorro del consumo de energía primaria no renovable ponderando el conjunto de actuaciones de rehabilitación por el importe de ayuda o financiación desembolsado en el marco del PRTR.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 26BB. C02.I02 Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes

PROGRAMA 26BB

C02 I02 PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS EN ALQUILER SOCIAL EN EDIFICIOS ENERGÉTICAMENTE EFICIENTES

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Implementación de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

El Componente 2 está centrado en el impulso de las actuaciones de rehabilitación y mejora del parque edificatorio, tanto en ámbitos urbanos como rurales, con el marco estratégico de la Agenda Urbana Española, y asegurando la máxima ambición en el ámbito de la energía y la sostenibilidad, al tiempo que se favorecen actuaciones integrales que contribuyan a mejorar la calidad, el estado de conservación, la accesibilidad y la digitalización de los edificios. Asimismo, se fomentará la construcción de vivienda en alquiler social con estándares de la máxima calidad y eficiencia. Todo ello, en el contexto de la necesaria consolidación de un sector estratégico en la transición ecológica y digital, en la recuperación económica y social, en la creación de puestos de trabajo, y en el cumplimiento de los objetivos 2030 en materia de energía y clima.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

El Componente 2 tiene, en línea con la Renovation Wave, el Pilar Europeo de Derechos Sociales y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, un doble objetivo: por un lado, activar en España un sector de la rehabilitación que permita descarbonizar y mejorar la calidad y confort del parque edificatorio; por otro, fomentar la construcción de un parque de vivienda de alquiler social que es actualmente insuficiente y que se precisa de manera urgente para dar respuesta a las necesidades de vivienda digna y asequible de la población más vulnerable con el fin de hacer a la sociedad más resiliente y garantizar una recuperación más justa e inclusiva.

En el ámbito de la rehabilitación, el objetivo es producir un sustancial incremento en el ritmo de renovación del parque edificado con modelos que, por su viabilidad técnica y financiera, se puedan sostener en el medio y largo plazo De este modo, se lograría adelantar el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, en el marco de la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España (ERESEE). Asimismo, la renovación del parque de vivienda y de edificios apuesta por

enfoques integrales, de modo que la mejora de la eficiencia energética y la integración de fuentes de energía renovable, se acompañe de una mejora de la habitabilidad, la accesibilidad, la conservación, mejora de la seguridad de utilización y la digitalización de los edificios.

En el ámbito de fomento de un parque público de vivienda de alquiler, no sólo se busca dar una solución estructural al problema de un parque de vivienda social amplio y digno, sino que además se pretende implicar al sector empresarial en el incremento de la oferta de vivienda en alquiler a precio limitado en aquellas localizaciones, con demanda acreditada, en las que el precio del alquiler se está incrementando con mayor intensidad y en las que exista suelo de titularidad pública sobre el que llevar a cabo dichas actuaciones.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

La Inversión C02.I02 “Programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes” tiene por objeto impulsar un conjunto de medidas desarrolladas por las distintas Administraciones Públicas para incrementar sustancialmente la oferta de vivienda en alquiler a precio asequible.

El Programa establece diferentes acciones encaminadas a la construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes, con objeto de incrementar las infraestructuras de vivienda al servicio de las políticas públicas de vivienda, en terrenos de titularidad pública. El objetivo es que, mediante la aportación de suelo público y de subvenciones, sea financieramente viable la construcción de un parque público de vivienda de alquiler social. En particular, a través del Programa se favorecerán mecanismos de colaboración público-privada, si bien no se descarta la financiación de actuaciones con recursos íntegramente públicos.

La inversión de implementará sobre la base de un marco estatal (Real Decreto) que fije las actuaciones elegibles y asegure el cumplimiento de los requisitos de la normativa reguladora del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y podrá ejecutarse por inversión directa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o a través de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales, en el marco de los acuerdos o convenios que fijen las actuaciones a desarrollar, financiación y plazos.

Asimismo, en el desarrollo de la inversión se asegurará el compromiso de las distintas Administraciones territoriales en avanzar en medidas en materia de economía circular para asegurar un adecuado ciclo de materiales, la sostenibilidad en el uso de los recursos y el tratamiento de residuos que puedan generarse en el desarrollo de las actuaciones.

El desarrollo de este programa en el año 2022 se llevará a cabo a través de las Comunidades Autónomas, tal y como se recoge en la partida presupuestaria 17.50.26BB.754, de los PGE 2022.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo			500	500				1.000
Otra financiación								
Total			500	500				1.000

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito tercer trimestre de 2021: aprobación de RD de bases del programa.

Objetivo segundo trimestre 2026: 20.000 nuevas viviendas construidas en edificios energéticamente eficientes (cifra acumulada).

En los edificios se asegurará el cumplimiento del requisito de limitar el valor del consumo de energía primaria no renovable al 80% del límite establecido en el apartado HE 0 del Documento Básico de Ahorro de Energía del Código Técnico de la Edificación con un certificado de eficiencia energética.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 26BE. C02.I05 Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos

PROGRAMA 26BE

C02 I05 PROGRAMA DE REHABILITACIÓN SOSTENIBLE Y DIGITAL DE EDIFICIOS PÚBLICOS (PIREP)

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Implementación de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

El Componente 2 está centrado en el impulso de las actuaciones de rehabilitación y mejora del parque edificatorio, tanto en ámbitos urbanos como rurales, con el marco estratégico de la Agenda Urbana Española, y asegurando la máxima ambición en el ámbito de la energía y la sostenibilidad, al tiempo que se favorecen actuaciones integrales que contribuyan a mejorar la calidad, el estado de conservación, la accesibilidad y la digitalización de los edificios. Asimismo, se fomentará la construcción de vivienda en alquiler social con estándares de la máxima calidad y eficiencia. Todo ello, en el contexto de la necesaria consolidación de un sector estratégico en la transición ecológica y digital, en la recuperación económica y social, en la creación de puestos de trabajo, y en el cumplimiento de los objetivos 2030 en materia de energía y clima.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

El Componente 2 tiene, en línea con la Renovation Wave, el Pilar Europeo de Derechos Sociales y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, un doble objetivo: por un lado, activar en España un sector de la rehabilitación que permita descarbonizar y mejorar la calidad y confort del parque edificatorio; por otro, fomentar la construcción de un parque de vivienda de alquiler social que es actualmente insuficiente y que se precisa de manera urgente para dar respuesta a las necesidades de vivienda digna y asequible de la población más vulnerable con el fin de hacer a la sociedad más resiliente y garantizar una recuperación más justa e inclusiva.

En el ámbito de la rehabilitación, el objetivo es producir un sustancial incremento en el ritmo de renovación del parque edificado con modelos que, por su viabilidad técnica y financiera, se puedan sostener en el medio y largo plazo. De este modo, se lograría adelantar el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, en el marco de la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España (ERESEE). Asimismo, la renovación del parque de vivienda y de edificios apuesta por

enfoques integrales, de modo que la mejora de la eficiencia energética y la integración de fuentes de energía renovable, se acompañe de una mejora de la habitabilidad, la accesibilidad, la conservación, mejora de la seguridad de utilización y la digitalización de los edificios.

Este Programa comprende una inversión destinada a la rehabilitación de edificios de titularidad y uso públicos de las CC.AA que se recogió en los PGE 2021 y otra destinada a las EELL, para este mismo**. La presente memoria se refiere, únicamente, al PIREP dirigido a las EELL que es el único que presenta inversión en los PGE 2022.**

La gestión de estos fondos destinados a las EELL se llevará a cabo mediante una convocatoria en pública concurrencia, en la que se valorará las actuaciones presentadas atendiendo a criterios de ahorro energético, de mejora de otros aspectos de edificio, tales como la habitabilidad, la accesibilidad, la mejora de la sostenibilidad, la incorporación de medidas de ahorro y reutilización de agua, la implementación de medidas de adaptación al cambio climático, y el impacto positivo en el entorno próximo, entre otros criterios.

La financiación tendrá forma de ayuda pública o subvención.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

En el marco del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española y de la ERESEE (Actualización 2020 de la Estrategia a largo plazo para la Rehabilitación Energética en el Sector de la Edificación en España) se ha diseñado un **Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos (PIREP),** que en esta componente se articula **a través de transferencias y ayudas a la Administración autonómica y local, acompañada de medida de asesoramiento, coordinación y apoyo**. El programa persigue la **rehabilitación sostenible del parque público institucional, con una visión integral y para todo tipo de edificios de titularidad pública de uso público**: (administrativo, educativo, asistencial, deportivo, sanitario, cultural o de servicio público, etc.) pero, además, también **se busca el carácter integrado que reclama la AUE** y **los 3 objetivos esenciales que impulsa la nueva Bauhaus europea** (sostenibilidad, inclusión y calidad estética). Todo ello, sin perder de vista el **principal objetivo de un ahorro energético medio por encima del 30%,** lo que se asegurará exigiendo que las intervenciones a financiar consigan **una reducción de, al menos, un 30% del consumo de energía primaria no renovable**.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo			600					600
Otra financiación								
Total			600					600

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito segundo trimestre de 2026: 680.000 m^2 rehabilitados

Objetivo: la rehabilitación de esos m^2 siguiendo criterios de eficiencia energética, de forma que en cada actuación se consiga, al menos, una reducción del 30% del consumo de energía primaria no renovable.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 441M. Subvenciones y apoyo al transporte terrestre

PROGRAMA 441M

SUBVENCIONES Y APOYO AL TRANSPORTE TERRESTRE

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

Este programa de gasto está gestionado en sus respectivos ámbitos de competencia por la Dirección General de Transporte Terrestre y por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (dependiente de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

1.1. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.

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 público y su compensación se establecen en documento contractual firmado entre Renfe-Viajeros, S.M.E. 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.

Igualmente, desde el ejercicio 2021 la Dirección General de Transporte Terrestre asume las competencias de cofinanciación del transporte prestado por los consorcios y autoridades de transporte de Madrid, Barcelona, Valencia y de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como del transporte colectivo urbano interior prestado por los principales Ayuntamientos del territorio nacional.

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.
- 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

1.2. DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS NACIONALES DE PEAJE.

Entre las subvenciones al transporte por carretera, se encuentran las gestionadas por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (adscrita al servicio de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Estas subvenciones comprenden las necesarias para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje las pérdidas de ingresos por rebajas o supresión de peajes para vehículos ligeros 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.

Se incluyen, también, partidas especialmente dirigidas a potenciar el uso de las autopistas de peaje por parte de los vehículos pesados.

Las subvenciones se otorgan con el objetivo de favorecer la seguridad vial, disminuir la congestión de los itinerarios alternativos así como facilitar el uso de estas infraestructuras por usuarios habituales.

1.3. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.

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), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y ODS13 (Acción por el clima). La consecución de estos ODS, se basa en las siguientes medidas principales:

1. **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.
2. **Subvenciones al transporte público regular de viajeros de Consorcios y Comunidades Autónomas, y al transporte público colectivo urbano interior de las entidades locales:** las subvenciones cofinancian los servicios de transporte público colectivo, permitiendo una mayor eficiencia, más rutas y mejores frecuencias, fomentando su uso para mejorar la fluidez del tráfico, facilitar la movilidad, incorporar vehículos con menores emisiones y hacer ciudades más sostenibles.
3. **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.

2.1. MARCO JURÍDICO.

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 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 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. Necesariamente deberá contener: 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.

Asimismo el contrato deberá evitar una 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.

- **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, 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.

A continuación, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), en cumplimiento del Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, 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*", al que se añadió otro acuerdo del Consejo de Ministros, en su reunión de 5 de julio de 2013, denominado "*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*".

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, de aplicación en la actualidad.

- **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.

- **Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las 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.

- **Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.**

  La disposición adicional quinta especifica que los Presupuestos Generales del Estado de cada año deben incluir un crédito en favor de aquellas entidades locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano.

  Hasta el año 2021 la financiación se realizaba a través de la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local del Ministerio de Hacienda, pasando a ser competencia de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a partir de la entrada en vigor de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, de conformidad con la disposición transitoria segunda 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.

- **Por lo que respecta al marco jurídico que regula el contrato de concesión de las autopistas de peaje sus normas básicas son:**
    - Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión
    - Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 41/1973).

  Cada contrato de concesión, a nivel particular, está regulado por su Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y por su Real Decreto de Adjudicación.

  La Ley 8/1972, de 10 de mayo, en su artículo 24, establece que el Gobierno, a propuesta del actual Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, podrá modificar, por razón de interés público, las características de los servicios contratados y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios, con informe previo del de Hacienda si las modificaciones afectan al régimen económico-financiero de la concesión.

  De acuerdo con este artículo, el Consejo de Ministros ha aprobado diferentes reales decretos de modificación del contrato de concesión con el fin de facilitar el uso de las autopistas de peaje a los usuarios en diferentes tramos, cuando así se ha considerado por las características de trazado y nivel de servicio de los itinerarios alternativos . De acuerdo con estas modificaciones, la sociedad concesionaria de la autopista bonifica el peaje de los usuarios y la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje compensa las pérdidas de ingresos de peaje que se ocasionan.

2.2. SUBVENCIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Las 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.

- **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.M.E. 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.

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

  En cumplimiento del artículo 11.3 del Reglamento de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, se ha publicado la Orden TMA/414/2021, de 26 de abril, por la que se establece el procedimiento de bonificación de los precios de transporte ferroviario de viajeros a los miembros de familias numerosas y su posterior liquidación a las empresas ferroviarias 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.

- **Compensaciones a los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera para uso general declarados OSP.**

  Se establecerán compensaciones económicas para aquellos contratos de concesión de transporte regular de viajeros por carretera en los que se hayan impuesto condiciones de obligación de servicio público de acuerdo con lo dispuesto el Reglamento (CE) nº 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.

- **Reequilibrio económico de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general para paliar las consecuencias del COVID-19.**

  El art. 2 del Real Decreto-ley 37/2020 establecía un procedimiento general de reequilibrio económico de contratos de gestión de servicio público o de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, destinado a paliar las consecuencias en el sector de la disminución de la demanda durante el desarrollo de la pandemia de COVID-19 desde la finalización del Estado de Alarma declarado por RD 463/2020, y compensar por los nuevos costes soportados por labores de desinfección de los vehículos adscritos. No obstante, también se tienen en cuenta la disminución de los costes de explotación por la reducción de frecuencias, de los costes laborales respecto a la situación de partida, y de los costes fijos por los kilómetros no recorridos.

  Estas ayudas estaban planteadas como un procedimiento de reequilibrio imbricado dentro de la gestión de los contratos en ejecución, conforme a los establecido por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, siempre que el servicio continuase vigente y prestándose al menos hasta el 31 de diciembre de

2021. Sin embargo, este procedimiento especial implica que, en caso de que la propuesta de resolución reciba algún tipo de oposición durante el trámite de audiencia, deberá recabarse informe del Consejo de Estado antes de poder resolver y comprometer el gasto, así como reconocer la obligación y tramitar el pago. Por tanto, existe la posibilidad de que determinados expedientes no puedan culminarse durante el ejercicio 2021, debiendo prever esta circunstancia para su adecuada cobertura financiera durante el ejercicio 2022, en el que debería realizarse el resto de la tramitación.

- **Subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias.**

  La Administración General del Estado colabora desde hace muchos años con las Comunidades Autónomas financiando el déficit de transporte regular de viajeros de las grandes Áreas Metropolitanas y del Archipiélago Canario mediante la asignación de recursos presupuestarios, a medida que el nivel de autogobierno y la ampliación de los recursos de que disponen dichas Comunidades Autónomas ha venido incrementándose.

  Hasta el año 2021 la financiación se realizaba a través de la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local del Ministerio de Hacienda, pasando a ser competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a partir de la entrada en vigor de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

  Las subvenciones a estos organismos autonómicos tienen como objetivo dotarlos de recursos financieros suficientes en el ámbito del transporte público regular de viajeros por razones de especial interés general en el marco de las políticas programadas por el Gobierno, y responden a necesidades específicas que no se encuentran recogidas en el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas.

- **Subvenciones a las Entidades Locales por servicios de transporte público colectivo urbano interior.**

  Las subvenciones a estas Entidades Locales tienen como objetivo dotarlas de recursos financieros suficientes en el ámbito del transporte público colectivo urbano por razones de especial interés general en el marco de las políticas programadas por el Gobierno, y responden a necesidades específicas que no se encuentran recogidas en el sistema de financiación de las Entidades Locales.

En principio se prevé integrar en los presupuestos anuales una dotación presupuestaria con carácter indefinido, a favor de aquellos Municipios que dispongan de un servicio de transporte colectivo urbano y cumplan una serie de requisitos demográficos. Se excluyen aquellas Entidades Locales que ya reciben financiación de los Presupuestos Generales del Estado a través de las Subvenciones nominativas a determinados organismos autonómicos. Los criterios de asignación incluyen parámetros de tipo medioambiental y de eficiencia en la gestión.

- **Programa de Subvenciones para una movilidad territorial innovadora a favor de Comunidades Autónomas y Entidades Locales.**

  La finalidad inicial de este programa de ayudas es que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pueda responder de forma alternativa, innovadora, económica y eficiente a las peticiones que se reciben del territorio en relación a la conectividad en el territorio, muy especialmente en zonas en riesgo demográfico, y que usualmente se dirigen hacia la petición de nuevos servicios OSP ferroviarios o de concesiones AGE por carretera, y que en muchas ocasiones no son instrumentos adecuados para resolver estas necesidades, ya que las especiales características de estas zonas, especialmente, requieren soluciones que van más allá de los enfoques tradicionales que han demostrado que en determinados ámbitos no resuelven las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

  Las ayudas se dirigen tanto a Comunidades Autónomas como a Entidades Locales. Las subvenciones que se otorguen a las entidades territoriales beneficiarias tienen como objetivo apoyar financieramente la implantación de soluciones innovadoras de movilidad, acompañarlas desde la AGE en el proceso de su implantación y seguimiento, y permitir realizar una labor de difusión, dinamización y sensibilización social.

  Las ayudas deberán facilitar soluciones de movilidad adaptadas a las necesidades del territorio y la dimensión de las poblaciones afectadas, así como optimizar la eficacia y eficiencia en la aplicación de los recursos públicos. Cada subvención individual se determinará en un Real Decreto que establezca las bases reguladoras para la concesión, control y seguimiento de esa ayuda concreta, y posteriormente en un convenio a celebrar con la Comunidad Autónoma o Entidad Local beneficiaria. El convenio especificará la ayuda que se concede, y los derechos y obligaciones de cada una de las partes intervinientes.

- **Subvención a la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras.**

  Para el ejercicio 2022 está prevista una subvención destinada a la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras.

2.3. SUBVENCIONES DE LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS NACIONALES DE PEAJE.

En este apartado se encuentran las subvenciones necesarias para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por la pérdida de ingresos de peaje a causa de la aplicación de bonificaciones o exenciones de peaje en diversos tramos, así como las derivadas de la modificación temporal de tarifas según lo dispuesto en la Ley 37/2015, de Carreteras.

Se relacionan a continuación las autopistas en las que se realizan descuentos de peaje o supresión del mismo en algunos tramos y las sociedades concesionarias afectadas.

- **Subvenciones a Seittsa**
  - Se consigna una dotación para compensar a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre por modificación de tarifas, según convenio.
- **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.
  - 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.
- **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. 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.

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 Decreto1574/2009, 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).

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.

- **Autopista AP-66, León-Campomanes (Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A.).**
  - Compensación de las bonificaciones de peaje a vehículos pesados en la autopista AP-66 León-Campomanes.
  - Compensación por las bonificaciones de peaje a vehículos ligeros en la autopista AP-66 León-Campomanes.

- **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).

  - Real Decreto 681/2021, de 27 de julio, de modificación de la concesión de la autopista AP-9 (Ferrol- frontera portuguesa) para establecer bonificaciones de peaje adicionales a las ya existentes.

    Se compensa a la sociedad concesionara por las bonificaciones en el peaje que contempla el proyecto de real decreto, que consisten, para vehículos ligeros, en la implementación de bonificaciones en el peaje por habitualidad y recurrencia:

    - En trayectos de ida y vuelta, bonificación del 100 por ciento del peaje del recorrido de vuelta cuando el retorno se produzca en las 24 horas siguientes al tránsito de ida y sea el inverso de éste.

    - En el tramo Vigo-Tui, cualquier día del año, bonificación adicional del 50 por ciento del recorrido de ida para aquellos usuarios que realicen trayectos de ida y vuelta entre dos enlaces comprendidos en el tramo cuando ambos trayectos se realicen en un plazo máximo de 24 horas y uno sea el inverso del otro.

      En el tramo Redondela –Vigo, exención de peaje para recorridos de ida y vuelta (mismo origen y destino y sentidos contrarios) que se realicen en un plazo máximo de 24 horas entre ellos, cualquier día del año.

    - Para cualquier recorrido por la autopista, se aplicará una reducción adicional a las anteriores del 20 por ciento para vehículos ligeros que realicen 20 o más desplazamientos al mes por la autopista,

      En lo que se refiere a vehículos Pesados 1 y Pesados 2, el proyecto de real decreto contempla una bonificación del 20 por ciento para todos los recorridos de la autopista, así como la gratuidad de los recorridos internos en el tramo Redondela-Vigo.

- **Ley 37/2015, 29 de septiembre, 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 29 de septiembre, de Carreteras.

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.

El objetivo de todas estas medidas es mejorar la funcionalidad de la red de carreteras dependientes de la Administración General del Estado trasvasando tráfico de los itinerarios alternativos a las autopistas de peaje que tienen mayor capacidad y mejores condiciones de trazado.

Se trata de modificar la estructura tarifaria de las concesiones, 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.

Con estas medidas se favorece la movilidad, se incrementa la seguridad y se mejora la sostenibilidad ambiental. Se potencia, asimismo, el crecimiento económico y la competitividad.

En lo que se refiere a indicadores de seguimiento de la aplicación de las medidas de bonificación referidas, se reseña que en las normas de aprobación no quedan especificados dichos indicadores, realizándose un seguimiento de la evolución de la incidencia de las medidas aplicadas.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La competencia para la gestión del Programa 441M "Subvenciones y apoyo al transporte terrestre" está compartida entre la Dirección General de Transporte Terrestre y la Delegación 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 2022 tratan de dar cobertura financiera a las compensaciones por obligaciones de servicio público en los servicios prestados durante los años 2020, 2021 y el propio 2022, 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 familias 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 Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO/ACTIVIDAD
1. Bonificaciones al transporte ferroviario de familias numerosas

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
– Desplazamientos subvencionados **(nº)**	--	--	873.180	873.180	913.000
– Importe total subvencionado **(€)**	--	--	10.000.000	10.000.000	10.000.000

OBJETIVO/ACTIVIDAD
2. Subvenciones para financiación del transporte público de viajeros

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
Subvenciones nominativas para la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias.					
– Grado de ejecución presupuestaria **(%)**	--	--	100	100	100
Subvenciones a las Entidades Locales por servicios de transporte público colectivo urbano interior					
– Grado de ejecución presupuestaria **(%)**	--	--	100	100	100

OBJETIVO/ACTIVIDAD					
3. Subvenciones para una movilidad territorial innovadora a favor de Comunidades Autónomas y Entidades Locales					
1. Comunidades Autónomas					
INDICADORES	**2020**		**2021**		**2022**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución Prevista**	**Presu-puestado**
– Nº de actuaciones realizadas	-	-	-	-	4
– Media del nº de habitantes que se ven beneficiados por cada actuación	-	-	-	-	200.000
2. Entidades Locales					
INDICADORES	**2020**		**2021**		**2022**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución Prevista**	**Presu-puestado**
– Nº de actuaciones realizadas	-	-	-	-	6
– Media del nº de habitantes que se ven beneficiados por cada actuación	-	-	-	-	80.000

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 las 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 extra-peninsulares, 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 extra-peninsulares (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 extra-peninsulares, 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 extra-peninsulares tiene el carácter de ampliable desde la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017.

La situación actual de los contratos administrativos especiales de las líneas marítimas de interés público es la siguiente:

- Contrato Península-Canarias: El contrato actualmente vigente fue firmado con fecha 23 de marzo de 2018 con la Compañía Trasmediterránea S.A., con una duración de dos años y para el período comprendido entre el 1 de abril de 2018 al 31 de marzo de 2020 y fue prorrogado por otros dos años, a partir del 1 de abril de 2020, con lo cual su vigencia se extiende hasta el 31 de marzo de 2022. El importe anual de adjudicación del contrato prorrogado actualmente vigente es de 2.000.000 euros al año.

  Es necesario iniciar la tramitación de un expediente para la licitación de un nuevo contrato con una duración de dos años para el periodo comprendido entre el 01 de abril de 2022 hasta el 31 de marzo de 2024.

- Contrato Península-Melilla: Los contratos actualmente vigentes fueron firmados con fecha 31 de marzo de 2021 con la Compañía Trasmediterránea S.A. para el Lote 1 Málaga-Melilla y con Balearia Eurolíneas Marítimas S.A. para el Lote 2 Almería-Melilla y Motril-Melilla, con una duración de un año, y su vigencia se extiende hasta el 31 de marzo de 2022. El importe de la anualidad de este contrato para 2022 es de 3.758.333,34 euros (para cubrir su coste hasta el 31 de marzo en que finaliza su vigencia).

  Es necesario iniciar la tramitación de un expediente para la licitación de un nuevo contrato con una duración de un año para el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2022 hasta el 31 de marzo de 2023.

- Contrato Algeciras-Ceuta: El contrato actualmente vigente fue firmado con fecha 28 de junio de 2019 con la empresa Balearia Eurolíneas. Marítimas S.A., con una duración de un año para el período comprendido entre el 1 de julio de 2019 al 30 de junio de 2020, habiendo sido prorrogado por un año, a partir del 1 de julio de 2020, con lo cual su vigencia se extiende hasta el 30 de junio de 2021.

Con fecha 17 de junio de 2021 se ha firmado el nuevo contrato, con una duración de un año para el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2022, con posibilidad de prórroga por un año adicional, siendo el importe de adjudicación 1.265.000 euros.

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

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

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución Prevista**	**Presu-puestado**
1. De resultados					
— Viajes bonificados de residentes no peninsulares **(nº)**	5.454.021	5.364.755	7.118.735	5.698,868	7.118.735
— Viajes bonificados de familias numerosas **(nº)**	740.909	720.690	911.525	911.525	911.525
2. De medios					
— Bonificación a residentes no peninsulares **(miles de euros)**	**110.240,00**	**140.605,30**	**141.735,53**	**141.735,53**	**141.735,53**
Baleares	24.432,21	48.630,39	50.726,54	50.726,54	50.726,54
Canarias	63.341,43	63.879,36	58.350,63	58.350,63	58.350,63
Ceuta y Melilla	22.466,36	28.095,55	32.658,36	32.658,36	32.658,36
— Bonificación a los billetes de familias numerosas **(miles de euros)**	**11.000,00**	**8.951,68**	**10.000,00**	**10.000,00**	**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, en su artículo 139.1, que todos los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte de territorio del Estado. Así mismo, en su artículo 138.1 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 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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y 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"*, 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, conforme al 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, es el órgano mediante el cual este Ministerio diseña la estrategia, dirige la política aeronáutica y ejerce de regulador en el sector aéreo, y 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. Ambas actuaciones, 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*".

En el periodo comprendido entre 2014 y 2019, el sector del transporte aéreo en España 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 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 aéreos regulares de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y a las familias numerosas**

  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 medida 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 nacional.

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 2022 debe considerarse la evolución del sector aéreo, especialmente sensible por 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 2022, 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 ha incorporado, como medida para prevenir el fraude, 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 destinado 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 residentes 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 no 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 2022 se prevé una dotación para satisfacer las compensaciones asociadas a tres contratos de servicios aéreos para las rutas de La Gomera con Tenerife Norte y Las Palmas de Gran Canaria, 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 2022 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 lo cual la Dirección General desarrolla una plan de actuaciones de control, tanto previos como posteriores a la concesión, que abarcan todos los aspectos de la misma, y que están orientadas a garantizar el buen uso de los fondos públicos 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

En el presupuesto para 2022 se ha considerado que el ritmo de recuperación de los niveles de tráfico de los mercados interinsulares y de los territorios extrapeninsulares con el resto del territorio nacional, se mantendrá en niveles similares a los del año 2021.

OBJETIVO
1. Lograr mayor cohesión territorial mediante las bonificaciones a residentes no peninsulares y familias numerosas

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
De resultados					
— Viajes bonificados de residentes no peninsulares **(nº cupones)**	5.900.000	9.357.192	11.800.000	9.950.000	12.200.000
— Viajes bonificados de familias numerosas **(nº cupones)**	1.090.000	567.142	1.090.000	660.000	1.090.000
De medios					
— Bonificaciones residentes Canarias **(miles euros)**	254.997,40	394.284,27	420.500,00	360.709,00	409.500,00
— Bonificaciones residentes Baleares **(miles euros)**	117.080,52	186.975,21	212.000,00	171.053,00	212.000,00
— Bonificaciones residentes Ceuta-Melilla **(miles euros)**	9.922,08	19.935,63	20.000,00	18.238,00	20.000,00
— Bonificaciones familias numerosas **(miles euros)**	4.450,00	2.459,10	4.450,00	2.700,00	4.450,00

OBJETIVO
2. Lograr mayor cohesión territorial mediante la licitación de contratos de transporte aéreo en rutas deficitarias declaradas de obligación de servicio público (OSP)

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
De medios					
— Licitación OSP ruta Menorca-Madrid **(miles euros)**	1.035,92	1.601,48	1.500,00	1.500,00	1.682,70
— Licitación OSP La Gomera-Tenerife Norte y La Gomera-Gran Canaria **(miles euros)**	3.100,00	3.408,21	2.635,92	2.635,92	2.635,92
— Licitación OSP Melilla con Almería, Granada y Sevilla **(miles euros)**	3.000,00	1.852,76	3.000,00	2.100,00	3.000,00

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, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

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 552/2020, de 2 de junio 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 de Funcionamiento de la Unión 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.

La Ley de Presupuestos Generales para 2017 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. Además en su D.A. centésima vigésima novena, creó una subvención al transporte de mercancías con Ceuta y Melilla que deberá desarrollarse reglamentariamente, y en la que se está actualmente trabajando. También estableció el carácter retroactivo a 1 de enero de 2016 del incremento de subvención en

30 puntos porcentuales (D.F. cuadragésima segunda y D.A. centésima cuadragésima octava).

Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incluyó una enmienda mediante la cual se incorporó el plátano con carácter indefinido al régimen de compensaciones al transporte de mercancías, según habilitaba 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 deberá 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.

Finalmente, se debe indicar que la reducción en las subvenciones al transporte de mercancías con financiación comunitaria (industriales) de Canarias, es consecuencia del traspaso de esos fondos al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), con el objetivo de incluirlos en el POSEI (Programa Comunitario de Apoyo a las Producciones Agrarias de Canarias), de modo que la cuantía que reciben los productores canarios se mantiene inalterada pese a la disminución del importe en MITMA

La razón es que, por motivo del brexit, desde el 1 de enero de 2021 ya no son subvencionables los transportes con destino Reino Unido (por no formar parte de la UE). Por este motivo, se ha trabajado con el MAPA para que los productos pudieran recibir la financiación por medio de otro instrumento, el POSEI, que gestiona MAPA junto con la comunidad autónoma, y que aprueba la Comisión Europea.

De este modo, los productos exportados al Reino Unido podrían recibir, bajo el paraguas de las ayudas del POSEI, las cantidades que recibían en concepto de ATM. Dado que el brexit afecta a los transportes realizados a partir del 1 de enero 2021, fecha en la que concluye el período transitorio establecido tras la salida del Reino Unido de la UE, el efecto presupuestario se verá a partir de 2022 (el ATM se paga a año vencido).

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 U.E. de forma que se reduzca 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 RDL 4/2019, 22 de febrero y la Ley de PGE 2017 (D.A. 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.

SUBVENCIONES AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN CANARIAS				
Indicador	**Nº Empresas solicitantes 2020**	**Nº Empresas beneficiadas 2020**	**Estimación Nº Empresas solicitantes 2021**	**Estimación Nº Empresas beneficiarias 2021**
RD 552/2020	190	167	189	189
RD 147/2019	193	168	193	193
Plátano	9	9	9	9

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.

OBJETIVO
Subvenciones al transporte de mercancías en baleares

INDICADORES	2020	2021
	Realizado	Estimación
Nº Empresas beneficiadas (nº)	**356**	**356**

Las subvenciones de Baleares están sujetas al Reglamento (UE) No 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis.

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 Administración General del Estado y del Govern de las Illes Balears.

Por último, 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.

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

El Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas Organismo Autónomo y Medio Propio (CEDEX), es un organismo de los previstos en el artículo 98 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que depende funcionalmente de éste y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuyas funciones son la de asistencia técnica, asesoramiento, colaboración y difusión de todas aquellas materias tecnológicas que tienen relación con la obra pública y el medio ambiente.

Este programa del 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 (MITMA) y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), 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 MITERD, 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): ODS4 (Educación de calidad), ODS5 (Igualdad de género), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), 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 2022, 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 2022 y los dos 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 2022 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.

Los recursos económicos del CEDEX proceden de varias fuentes. De una parte, de los ingresos que recibe por la prestación de servicios que presta en su condición de medio propio y servicio técnico a sus poderes adjudicadores, mediante la aplicación de tarifas, y, de otra, de los ingresos de derecho público que percibe por las prestaciones de servicios mediante la aplicación de precios públicos.

El resto del presupuesto de gastos se financia con transferencias corrientes y de capital que se reciben de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del MITMA, a través de su Programa de Transferencias Internas 000X.

Por otro lado, recibe también una transferencia corriente de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del MITERD para financiar actuaciones en I+D en recursos e infraestructuras hidráulicas.

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	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
1. De resultados					
– Importe de los servicios prestados en el ámbito del M. Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **(miles €)**	4.000	2.142	3.000	3.690	3.700
– Importe de los servicios prestados al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico **(miles €)**	4.000	3.892	4.000	4.595	4.600
– Importe de los servicios tarifados **(miles €)**	250	101	200	150	175
– Peso del sector privado en la facturación del CEDEX **(%)**	22	12	20	14	14
– Número de cursos, seminarios y jornadas en formación y transferencia de tecnología (excluido formación interna) **(nº)**	55	1	40	13	25
– Actividades de Formación relacionadas con la igualdad de género **(nº)**	0	1	1	1	1
– Estudios dirigidos a la consecución de la transversalidad de género **(nº)**	0	0	1	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	232	260	245	255
– Personal de apoyo **(nº)**	249	184	240	200	220
– Becarios **(nº)**	0	0	20	0	20
– Inversión **(miles €)**	2.300	1.637	2.500	10.000	7.340

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 al Centro de Educación Infantil 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 el impulso de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS4 (Educación de calidad), ODS5 (Igualdad de género), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS12 (Consumo y producción sostenibles), y ODS16 (Paz, Justicia e Instituciones sólidas).

2. ACTIVIDADES

Por tanto, las actividades de este programa durante el año 2022 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.

- Actualización del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024).
- 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 las Autopistas del Mar, de acuerdo a los convenios suscritos con el Gobierno Francés, una subvención para el Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental y el impulso para la creación del Observatorio para la Digitalización del Transporte 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. Asimismo, se recoge una transferencia a los proveedores de servicios de navegación aérea de ruta y sus supervisores para compensar el coste de los vuelos exonerados.

Dentro del capítulo 4, se consigna una subvención nominativa a la red de ciudades por la Bicicleta y una subvención nominativa a la Fundación Cristina Enea para Centro Nacional de Documentación Ciclista.

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 por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**.** En éste se establece en el artículo 13.m), 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).

Además, se recoge una partida a la Comunidad Autónoma Valenciana para ejecución de infraestructuras.

En el ámbito de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está también consignado una partida que recoge la transferencia a SEPES por la participación del Ministerio en el consorcio urbanístico de la Zona Ferroviaria de Jerez de la Frontera.

También se recoge una transferencia al consorcio de Valencia para el pago de los costes de reposición adeudados a la Autoridad Portuaria de Valencia.

Por otro lado, se prevé una transferencia de capital de la comunidad autónoma de Cataluña en cumplimiento de la Sentencia nº1668/2017 de la Sala 3ª del Tribunal Supremo.

Por último, se recoge una partida destina a transferencias a las entidades locales para la Estrategia estatal por la Bicicleta y otra transferencia a la Institución Ferial de Madrid (IFEMA) para la celebración del Global Mobility Call.

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 un curso de 15 horas de igualdad de género dentro de la Administración General del Estado y la conciliación de la vida laboral y familiar, del que se celebran al menos dos ediciones anuales y que ayuda a dar la importancia que tiene a este asunto y ayuda a su gestión y ejecución efectiva y real. En 2022 se espera aumentar la oferta formativa en materia de igualdad. Además, en los cursos selectivos de los cuerpos y escalas del Departamento se incluye una asignatura de igualdad de género.

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:

- Ministerio, Subsecretaría y Servicios Generales.
- 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— Mujeres y de hombres que solicitan cursos en materia de igualdad y lucha contra la violencia de género **(%)**	50% mujeres 50% hombres	55% mujeres 45% Hombres	50% mujeres 50% hombres	47% mujeres 53% hombres	50% mujeres 50% hombres
— Cursos sobre igualdad y lucha contra la violencia de género organizados por el Departamento **(nº de ediciones)**	2	2	3	1	4
— 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)**	8	8	8	5	8
— Empleados hombres y empleadas mujeres con niños y niñas en la Escuela de Educación Infantil **(%)**		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	74 hombres (64 %) 41 mujeres (36 %) 2 hombres y 3 mujeres llevan a más de un hijo a la Escuela	72 hombres (60 %) 48 mujeres (40 %)

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	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)**		8	8	8	8
— Empleados hombres y empleadas mujeres con niños y niñas en la Escuela de Educación Infantil **(%)**		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	74 hombres (64 %) 41 mujeres (36 %) 2 hombres y 3 mujeres llevan a más de un hijo a la Escuela	72 hombres (60 %) 48 mujeres (40 %)

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— Participantes en las actividades socioculturales organizadas por la Asociación Recreativo cultural desagregado por sexo **(%)**		70 mujeres 30 hombres	70 mujeres 30 hombres	70 mujeres 30 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— **Asociación Recreativo cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**					
Número de actividades celebradas en cada ejercicio (**nº**).		7	40	17	40
Importe total de dichas actividades (**€**).	6.900	1.750	6.900	4265,0	6.940
Importe medio de las mismas (**€**).		250	175	191	175
Número medio de participantes en cada actividad (**nº**).		45	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)**		**132 (79/53)**	**115 (70/45)**	**124 (76/48)**	**120(73/47)**
○ 2-3 años (MFom/MiTEc)		55 (32/23)	37 (17/20)	39 (17/22)	40 (28/12)
○ 1-2 años (MFom/MiTEc)		43 (23/20)	39 (25/14)	43 (29/14)	40 (28/12)
○ 0-1 años (MFom/MiTEc)		34 (24/10)	39 (28/11)	42 (30/12)	40 (28/12)

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
Comidas servidas a los alumnos del Centro **(nº)**		9023	24.500	24.500	24.500
Personas que realizan actividades extraescolares de inglés **(nº)**		82	115	115	115
Actividades en el exterior realizadas **(nº)**		0	5	5	5
Inversión en material pedagógico **(€)**		9.549,25	15.500	15.500	15.000

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
Empleados del Ministerio (SSCC) con menores matriculados en la guardería **(%)**		2,7	2,7	2,7	2,3
— **Programa Becas Fulbright**					
Grado de realización del proyecto aprobado y análisis prospectivo de su aplicación en España a corto-medio plazo **(%)**	100	0 (No se pudo convocar beca por COVID19)	100	0 (la convocato-ria quedó desierta)	100
Justificación de los fondos anticipados conforme al procedimiento establecido.	Sí	Sí	No	No	Sí
Aumento del número de mujeres que obtienen la beca respecto de años anteriores.	1 beca	0 (0mujer)	1 beca	0 becas	1 beca (1 mujer)

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
Programa para la formación de profesio-nales en la metodología BIM					
— Numero de ayudas	0	0	4	6	8
— Importe total de las ayudas (€)	0	0	215.000	215.000	300.000
— Alumnos matriculados y grupo profesional al que pertenecen **(nº)**	0	0	7.000	1.000	1.500
— Mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas **(% sobre total)**	0	--	30%	30%	30%

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— Mujeres participantes en las actividades formativas como docentes (% sobre total)	0	--	20%	20%	20%

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 se basa en los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura Sostenible y Conectada y la “Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria”, actualmente en tramitación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En línea con estos objetivos, en este programa se da un impulso a las actuaciones de mejora de la red ferroviaria, tanto de la red de alta velocidad como, muy especialmente, de las Cercanías y la Red Convencional.

De la misma manera que en el ejercicio 2021, 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.

No obstante, la mayor parte del presupuesto está destinada a financiar las transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales previstas en el Convenio entre la AGE y los administradores de infraestructuras ferroviarias ADIF y ADIF AV, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran sus redes, durante el periodo 2021-2025, de acuerdo a lo previsto en la ley 38/2015, del sector ferroviario.

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 2022 se han previsto las dotaciones correspondientes a los convenios con la Comunidad Autónoma de Illes Balears, con la Comunidad Autónoma de Euskadi, con la

Comunidad Autónoma 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, 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.

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 es la encargada de la gestión del programa de Infraestructura del Transporte Ferroviario.

Según 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 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 funciones:

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-Perpiñán.

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 refiere el apartado 1.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 refiere el apartado 1.b), c), l), m), n), ñ), o) y r), así como las recogidas en el apartado 1.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 1.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.

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 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 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 (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).

2. ACTIVIDADES

En el presente apartado se indican las inversiones ferroviarias que se ejecutarán durante el ejercicio 2022, identificando las inversiones que corresponden a alta velocidad, cercanías o red convencional.

2.1. Alta Velocidad

Durante 2022 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 2022, 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 2022 los estudios relativos a la conexión Vigo – Frontera Portuguesa.

    Asimismo, está previsto continuar los estudios de las actuaciones en las conexiones Ourense - Vigo y Ourense - Lugo.
  - **Red arterial ferroviaria de Bilbao**

    Se ha previsto que en 2022 se desarrollarán diversas actuaciones relativas a la red arterial ferroviaria de Bilbao, especialmente 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 2022 con la tramitación del nuevo estudio informativo del tramo entre Madrid y Oropesa.
- **Corredor Mediterráneo – Cantábrico**

  Durante 2022, se continuará con la redacción de los estudios informativos en redacción en los diversos tramos del corredor, 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 2022 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 de acuerdo con lo considerado en la actualización del plan de rodalíes de Catalunya de 2020-2030 presentada en diciembre de 2020. Entre otras actuaciones se puede señalar el inicio del estudio informativo del tramo Centelles-Vic.

- **Madrid:** Por parte de la DGPERF, en 2022 se continuará la redacción de los estudios necesarios para la conexión de la red ferroviaria de alta velocidad con el aeropuerto de Madrid Adolfo Suárez, la creación de nuevas estaciones e itinerarios en el núcleo y la creación de nuevos itinerarios y el estudio funcional del eje transversal Este – Suroeste en la red de cercanías de Madrid.
- **Asturias:** Está previsto continuar con la tramitación del estudio informativo de la variante de Villabona.
- **Alicante:** El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará 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 2022 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 12.600 km, frente a los aproximadamente 2.900 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 en estudios previstas en esta red para el ejercicio 2022 son las que se muestran a continuación:

- **Mejora de líneas**

  Por parte de la DGPERF también se contempla la continuación de la tramitación para la Variante de Betanzos.

También se continuarán los estudios de la variante de Ordizia-Beasain en la línea Madrid-Hendaya, la variante de Zorrotza en la red de ancho métrico; de integración del ferrocarril en Alcantarilla y Avilés. Asimismo, proseguirá la tramitación de los estudios informativos de la integración del ferrocarril en Gijón y en Torrelavega.

Además está previsto el inicio de la redacción del estudio informativo de Corredor Ferroviario Lorca – Guadix y de un estudio de viabilidad de la reapertura de la línea entre Soria y Castejón.

- **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

A través del Capítulo 4, se realizarán las aportaciones durante el año 2022 a ADIF y ADIF AV previstas en los Convenios entre estos y la AGE, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025. También se recoge una transferencia, a la sociedad "Línea Figueras-Perpiñán S.A." para la explotación y mantenimiento de esta sección internacional de la línea ferroviaria entre España y Francia.

Con en el Capítulo 7 del Presupuesto del programa 453A se financiarán convenios en materia de ferrocarriles, con cada uno de los Cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria. Asimismo, con la Comunidad Autónoma de Euskadi, por aplicación de la disposición adicional cuarta de la Ley 12/2002, de 23 de mayo y disposiciones concordantes.

Está previsto también una transferencia a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en virtud del acuerdo suscrito entre la empresa Villadangos Intermodal, S.L, la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo 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) que se derivan de los Convenios entre estos y la AGE, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el periodo 2021-2025.

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 primero, veintiuno, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, 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.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

A continuación, se expone la relación de objetivos e indicadores del presente programa:

OBJETIVO/ACTIVIDAD
1. Corredores de Alta Velocidad

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
Corredor Norte/Noroeste					
– Inversión anual **(miles de €)**	1.599,58	301,83	814,710	346,94	846,011
Corredor Mediterráneo					
– Inversión anual **(miles de €)**		12,44	224,930	12,49	407,831
Corredor Andalucía					
– Inversión anual **(miles de €)**	920,00	130,99	226,050	537,23	235,137
Corredor Mediterráneo - cantábrico					
– Inversión anual **(miles de €)**	540,00	329,27	2.559,880	1.570,49	2.406,229
SUMA INVERSIÓN ANUAL OBJETIVO (miles de €)	**3.059,58**	**774,52**	**3.825,57**	**2.467,15**	**3.895,21**

OBJETIVO/ACTIVIDAD
2. Cercanías

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
Barcelona					
– Inversión anual **(miles de €)**	100,00		201,21		1.300,00
Madrid					
– Inversión anual **(miles de €)**	1.077,99	2.305,71	628,74	917,69	1.224,08
Sevilla					
– Inversión anual **(miles de €)**	250,00				
Málaga					
– Inversión anual **(miles de €)**	25,00				
Asturias					
– Inversión anual **(miles de €)**	250,00	280,12	655,01	720,69	316,21
Alicante					
– Inversión anual proyectos **(miles de €)**	710,00	124,09	109,78	250,09	103,57
Valencia					
– Inversión anual proyectos **(miles de €)**	200,00	8,80	59,80	1,00	59,80

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
– Otras actuaciones en cercanías **(miles de €)**	50,00				
SUMA INVERSIÓN ANUAL OBJETIVO (miles de €)	**2.662,99**	**2.718,72**	**1.654,54**	**1.889,47**	**3.003,65**

OBJETIVO/ACTIVIDAD
3. Red Ferroviaria Convencional

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
Mejora de líneas					
—Inversión anual **(miles de €)**	3.980,00	840,12	2.003,05	1.756,66	2.028,77
Sagunto					
—Inversión anual **(miles de €)**		105,24	185,28	236,53	80,96
Puerto de A Coruña					
Inversión anual **(miles de €)**				18,03	100,00
—Otras actuaciones **(miles de €)**	2.932,37	2.032,65	4.331,56	3.574,76	2.891,41
SUMA INVERSIÓN ANUAL OBJETIVO (miles de €)	**6.912,37**	**2.978,01**	**6.519,89**	**5.585,98**	**5.101,14**

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, 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): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de género), 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, con la construcción de nuevas carreteras se mejora la seguridad vial y se reduce el número de accidentes de tráfico. Por otro lado, la construcción de infraestructuras viarias, contribuye al crecimiento económico directamente con la propia ejecución como indirectamente con la disminución de tiempos de recorrido, disminución de gastos relacionados con la movilidad, etc. 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, 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 así como digitalización e innovación 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 14.431 km de carretera de calzada única, en total 26.466 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, en el contexto de la adaptación al cambio climático, la descarbonización y la movilidad sostenible

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), Carreteras 2+1
- 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 de capacidad de las mismas.

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 o actuaciones 2+1.

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 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 IMD (Intensidad media de tráfico diario), 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 convenio de colaboración a través de los cuales 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.

La financiación de las actuaciones en materia de carreteras que lleva a cabo SEITTSA se realiza a través del Presupuesto de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (Servicio 20), mediante Aportaciones Patrimoniales (Capítulo 8).

2.7. Otras actuaciones cofinanciadas con Comunidades Autónomas y Ayuntamientos

La Dirección General de Carreteras colabora, a través de la firma de Convenios, con Comunidades Autónomas y Entidades Locales, en la financiación de actuaciones en carreteras cuya titularidad corresponde a las citadas Administraciones.

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.

4. OBJETIVOS E INDICADORES

Para medir el cumplimiento de los objetivos marcados se aplicarán los siguientes indicadores, cuya previsión de ejecución para 2022 y total es la que se señala a continuación:

Obras a iniciar en el ejercicio	
Número	**44**
Inversión 2022 en las nuevas obras **(millones)**	248,22
Obras a terminar en el ejercicio	
Número	**19**
Inversión 2022 de las obras terminadas **(millones)**	236,41
Obras en ejecución	
Número	**19**
Inversión 2022 de obras en ejecución **(millones)**	401,99

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 en los últimos años y los nuevos tramos que se pondrán en servicio en los próximos meses, así como la liberación de autopistas que hasta ahora eran de peaje, hacen que una de las prioridades de actuación sea en 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), ODS5 (Igualdad de género), 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, 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 14.431 km de carretera de calzada única, en total 26.392 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 anteriores.
- 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 con la afectación de los ingresos que se obtengan derivados de la explotación de los elementos funcionales de las carreteras como, por ejemplo, las áreas de servicio.

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 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.

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 liberar 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 del Transporte Terrestre (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.

La financiación de las actuaciones en materia de carreteras que lleva a cabo SEITTSA se realiza a través del Presupuesto de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (Servicio 20), mediante Aportaciones Patrimoniales (Capítulo 8).

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 IMD (Intensidad media de tráfico diario), 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.

4. OBJETIVOS E INDICADORES

Para medir el cumplimiento de los objetivos marcados se aplicarán los siguientes indicadores, cuya previsión de ejecución para 2022 es la que se señala a continuación:

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
Mejora de las condiciones generales de vialidad mediante la conservación ordinaria de la Red de Carreteras **(número de contratos)**					156
— Inversión 2022 **(millones de euros)**					500
Mantenimiento y mejora de las condiciones generales de vialidad de las autovías de primera generación **(número de contratos)**					10
— Inversión 2022 **(millones de euros)**					361,88
Obras de rehabilitación de firmes, seguridad vial y mejora de sistemas de contención					195
— Inversión 2022 **(millones de euros)**					235,98
Asistencias técnicas para redacción y supervisión de proyectos, y para el control y seguimiento de obras y contratos de conservación integral **(número de contratos)**					200
— Inversión **(millones de euros)**					50

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 453M. Ordenación e inspección del transporte terrestre

PROGRAMA 453M

ORDENACIÓN E INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

1.1. COMPETENCIA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El programa 453M es desarrollado íntegramente por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Las funciones de la Dirección General de Transporte Terrestre se recogen en el artículo 9.1 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.

La gran mayoría de estas funciones 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.

1.2. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS5 (Igualdad de Género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico). 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. Se fomenta la formación cualificada de los trabajadores del sector y la participación de la mujer en las nuevas tecnologías del transporte.

2. ACTIVIDADES

Para el ejercicio 2022 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.
- Continuará la tramitación de un anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte por carretera.
- 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.
- Va a continuar la tramitación de un anteproyecto de ley de modificación del régimen de infracciones y sanciones en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Elaboración y tramitación del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.
- Tramitación del anteproyecto de Ley por la que se modifica la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario en materia de cánones.
- Para la efectiva puesta en marcha del resto de medidas previstas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, la Dirección General continuará con la labor de colaboración con las Comunidades Autónomas.
- 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 (CC.AA.) 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.

En el caso que de las inspecciones concretas realizadas se deduzca la comisión de infracciones sobre la normativa controlada, se instruirá los correspondientes expedientes sancionadores, incoando y resolviendo los citados expedientes y sus recursos.

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, así como 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 165/2014, de 4 de febrero, desarrollado en el nuevo Anexo 1C. Se enviará la información de las denuncias realizadas a empresas extranjeras a través de ERRU. Esta tarea está pendiente de desarrollar.

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. En desarrollo, se desplegará en breve.

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.

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.

a.2 Tacógrafo digital

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.

a.3 Tramitación electrónica del procedimiento sancionador

Durante el próximo año se finalizará la implantación de la nueva aplicación de tramitación de expedientes sancionadores (NSGE) de los expedientes de las Comunidades Autónomas.

a.4 Control de los servicios ofertados por distintos medios

La oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar en su contratación, se encuentra tipificado como falta

grave. 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.

a.5 Control de las empresas de transportes: mercancías y viajeros

El control se realizará por dos vías en la cadena completa de transporte (cargador, operador y transportista): inspección in situ a las empresas e inspección vía requerimientos electrónicos. 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 incluyen las empresas de mercancías peligrosas, empresas que no han visado y están ejerciendo la actividad y, en especial, las denominadas empresas buzón.

En materia de viajeros se controlarán el cumplimiento de las condiciones esenciales de prestación de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general tanto nacionales como internacionales, así como del transporte colaborativo en vehículos de turismo.

Se continuará con la coordinación actual de las actuaciones de inspección con las Comunidades Autónomas y con el Comité Nacional, 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.

a.6 Control del gestor de transporte

A partir de la publicación del RD 70/2019, por el por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se establece la obligación 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.

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 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

Realización de cursos dirigidos a la formación del personal de inspección del Ministerio y de las Comunidades Autónomas, incluidos en el Plan de Formación del Ministerio sobre Tiempos de conducción y descanso, Transporte de Mercancías

Peligrosas por Carretera y actualización de la normativa de transporte nacional e internacional.

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 colaborará con la Escuela de Inspección de Trabajo impartiendo unos cursos de transporte y la Inspección de Trabajo impartirán cursos destinados al personal de Transportes.

f. Soporte a las Comunidades Autónomas en la tramitación de las tarjetas de tacógrafo

2.3. GESTIÓN ADMINISTRATIVA E INSTRUMENTACIÓN EN MATERIA DE TRANSPORTE TERRESTRE

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, ERRU y ProDriveNet).
- 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 Comunidades Autónomas.
- Validación y, en su caso, expedición material de las autorizaciones de acuerdo con las solicitudes remitidas por 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, así como de acuerdos multilaterales (CEMT-ITF).
- 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.
- Dirección de 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.
- 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.
- 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 AGE 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 77 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 (CE) 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 es de 77. De estos se encuentran pendientes de licitar 48.

2.5. SUBVENCIONES AL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Las partidas consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2022 relativas a subvenciones en el ámbito del transporte por carretera, e incluidas en el Plan Estratégico de Subvenciones vigente, son las que se relacionan a continuación:

- **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 2017-2020 se han concedido 1.238 ayudas por un importe de 37.140.000 euros y se considera que su vigencia debe mantenerse mientras la estructura del sector continúa modificándose.

- **Subvención nominativa al Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres**

  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 la subvención, 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.

- **Subvención nominativa 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, 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, en un sector en el que la participación de la mujer es tradicionalmente deficitaria.

- **Ayudas para la Formación del sector del transporte por carretera**

  Estas ayudas tienen como objetivo impulsar la formación del sector 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 2017-2020 fue de 162.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La competencia para la gestión e implantación del Programa 453M "Ordenación e Inspección del Transporte Terrestre" es de la Dirección General de Transporte Terrestre.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO/ACTIVIDAD
1. Regulación del sector del transporte

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— Normas de regulación del transporte	8	32	8	10	8
— Reuniones internnacionales	8	2	8	2	8

OBJETIVO
2. Gestión administrativa del transporte

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— Estudios de coyuntura y política del transporte	13	11	10	10	9
— Movimientos-transacciones informáticas	75.000.000	36.000.000	65.000.000	56.000.000	105.000.000
— Autorizaciones internac expedidas mercancías	45.000	40.596	45.000	45.000	47.000
— Autoriz-modif. Servicios internacionales de viajeros	10.000	1.948	6.000	6.000	10.000
— Reuniones internacionales	10	1	5	10	10
— Grupo trabajo CC.AA.	3	3	3	3	3
— Adjudicac. Concursos líneas Regulares	14	3	4	5	3

OBJETIVO/ACTIVIDAD
3. Subvenciones al sector del transporte por carretera

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
Ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad					
— Ayudas solicitadas **(nº)**	1.050	1.077	1.070	1.000	1.050
— Control de la justificación exigida en las bases (**nº expedientes)**	1.050	1.077	1.070	1.000	1.050
— Ayudas concedidas **(nº)**	322	322	320	320	320
— Ayudas no concedidas **(nº)**	750	756	750	680	730
— Edad mínima de los beneficiarios	65	66	66	66	66
— Ayudas a transpor-tistas con incapa-cidad permanente **(nº)**	150	111	130	110	110
Subvención nominativa 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	3	4	4	4
— Escritos e informes emitidos Dº Viajeros **(nº)**	60	149	80	80	80
— Reuniones periódicas celebradas por pleno Dº Mercancías **(nº)**	12	9	12	12	12
— Escritos e informes emitidos Dº Mercancías **(nº)**	60	60	60	60	60
A ITS-España (Sistemas Inteligentes de Transporte)					
— Reuniones periódicas celebradas **(nº)**	10	12	12	10	10
— Mujeres que acuden a las Jornadas y Congresos **(%)**	50	18	50	20	25

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
Ayudas a la formación de los profesionales del sector del transporte por carretera (*)					
— Cursos concedidos **(nº)**	985	960	985	985	985
— Alumnos beneficiarios **(nº)**	14.500	3.402	14.500	14.500	14.500
— Horas impartidas de cursos subvencionados	25.000	6.317	25.000	25.000	25.000
— Control de justificación de los cursos	985	960	985	985	985
— Inspecciones externas **(nº)**	130	42	130	130	130

(*) Debe tenerse en cuenta que los datos disponibles de 2020 aún son provisionales, ya que el cumplimento y liquidación de las ayudas por parte de los beneficiarios tiene carácter plurianual, disponiendo de plazo para justificar la subvención hasta el 31 de julio del ejercicio siguiente al de otorgamiento de la ayuda. Además, en este caso, por aplicación de las prerrogativas extraordinarias acordadas en los sucesivos Estados de Alarma declarados con motivo del COVID-19 se ha prorrogado dicho plazo original hasta el 31 de octubre de 2021.

OBJETIVO/ACTIVIDAD
4. Inspección y control

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
— Expedientes sancionadores	6.000	6.113	7.000	7.100	7.500
— Reclamaciones	3.000	1.793	3.000	1700	3.000
— Inspecciones de empresa	949	520	950	955	1.200
— Empresas inspecc. por conducción y descanso	5.500	3.482	5.500	5.500	6.000
— Jornadas controladas	900.000	563.355	900.000	900.000	1.200
2. De medios					
— Grupo trabajo CC.AA.	4	4	4	5	4

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
— Reuniones internacionales	15	29	20	20	25

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 está siendo objeto 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 ido adaptando el marco regulatorio del sector ferroviario mediante los denominados paquetes ferroviarios, el primero de los cuales data del año 2001 y el último, el Cuarto Paquete Ferroviario, de 2016.

El Paquete ferroviario actualmente de aplicación persigue dar el impulso definitivo a la creación del Espacio Ferroviario Único Europeo, y ello con los siguientes 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 (EUAR, 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 pilar político, que regula la liberalización del transporte interior de viajeros e incluye medidas sobre la gobernanza de los administradores ferroviarios y los holdings integrados verticalmente, con el fin de 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). Las dos directivas se han transpuesto a la normativa nacional mediante el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

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. Esta última directiva incluye las disposiciones relativas a la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros, y fue transpuesta al ordenamiento español mediante la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Como resultado de esta regulación, a partir del 14 de diciembre de 2020 se abrió el acceso a la infraestructura para la realización del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en régimen de libre competencia.

Como preparación de esta apertura, ADIF realizó en el año 2019 la preadjudicación de capacidad para tres corredores ferroviarios (Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Levante y Madrid-Toledo-Sevilla-Málaga), ello de acuerdo con tres paquetes de capacidad. Los preadjudicatarios fueron Renfe Viajeros, ILSA (Intermodalidad de Levante S.A., consorcio formado en un 45% por Trenitalia y en un 55 % por Operador Ferroviario de Levante S.L.) y Ouigo (100 % de SNCF, que hasta septiembre de 2020 se denominaba Rielsfera).

En mayo de 2021 se ha iniciado el servicio comercial de Ouigo, inicialmente en el corredor entre Madrid y Barcelona, y está previsto que durante 2022 también ILSA inicie el servicio comercial.

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, debía 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.

La Directiva 2004/49/CE, quedó derogada por la entrada en vigor de la nueva directiva de seguridad, la Directiva 2016/798/UE, que, como se ha dicho, ha sido

transpuesta a la normativa nacional con el Real Decreto 929/2020. Entre otras novedades, la nueva normativa 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, que se compone de una extensa red ferroviaria 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.

Además de los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias, 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: 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, los centros de formación y los centros de reconocimiento psicofísico del personal ; cada uno de ellos con responsabilidades en lo que se refiere a sus productos, servicios y procedimientos.

En otro orden de cosas, el presente Programa presupuestario contribuye de manera indirecta al logro de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): el ODS9 (Energía asequible y no contaminante) y el ODS11.

El programa 453N está relacionado de manera indirecta con el objetivo 9 en la medida que incide en el desarrollo de infraestructuras fiables sostenibles y de calidad. Ello es debido a que se encuentra entre las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, desarrolladas a través de este programa, la función de autorizar la entrada o puesta en servicio de los subsistemas fijos control-mando y señalización en vía y de los subsistemas de energía e infraestructura, así como comprobar posteriormente que mantienen sus requisitos. Todo ello, de acuerdo con la legislación europea sobre la materia en la que se establecen las especificaciones que garantizan la interoperabilidad ferroviaria.

Por otra parte, el programa 453N está relacionado indirectamente con el objetivo 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), y, dentro de este, con la meta 11.2 (Transporte público), por la conexión entre la finalidad de esta meta y el papel realizado por la AESF dentro del sistema ferroviario. El propósito de la meta 11.2 es proporcionar acceso a

sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, lo cual está claramente relacionado con las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, cuya misión es la de ejercer como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. ACTIVIDADES

El programa 453N se corresponde íntegramente con la labor asignada a la AESF, cuyas funciones como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria quedan definidas en su Estatuto.

Su misión fundamental es la de 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. Para ello, el Estatuto enumera actividades de diversa índole:

- Autorizar la puesta en servicio de vehículos y la entrada en servicio de los subsistemas estructurales (infraestructura, energía, equipos de control-mando y señalización y el material rodante en sí mismo).
- Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por los componentes de interoperabilidad.
- En coordinación con la EUAR, expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, así como supervisarlos posteriormente.
- Expedir, renovar, modificar o revocar las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlas posteriormente.
- Desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento.
- Realizar el seguimiento de los objetivos y los niveles de seguridad.
- Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario, así como supervisar la inscripción en las bases de datos relacionados con la seguridad del transporte ferroviario.
- Gestionar la homologación de los centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.
- Gestionar la homologación de los centros de mantenimiento, así como la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento.

- Ejercer las competencias del MITMA en materia de personal ferroviario y, en particular, el otorgamiento de las licencias y títulos de conducción, el contenido de las pruebas de obtención de los títulos habilitantes, los contenidos mínimos de los programas de formación y las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud personal.
- Ejercer las competencias del MITMA en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.
- Asistir y participar en los grupos de trabajo de la EUAR y en otras organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.

Como se ha dicho, 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 que corresponde desarrollar a la AESF se pueden agrupar en varios ámbitos de actuación según la finalidad perseguida. Por un lado, se pueden distinguir las actividades que permitirán a la AESF dotarse paulatinamente de herramientas para el ejercicio de su actividad y, por otro, aquellas otras actividades propias de la labor que tiene encomendada. En los siguientes apartados se expondrá de una forma más detallada estas actuaciones 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.

Para facilitar la lectura, se incluye a continuación una relación de los acrónimos y siglas empleados a lo largo de la presente Memoria:

ADR ..... Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera

AESF o Agencia	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
ASFA	Anuncio de señales y frenado automático
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
EEM	Entidad encargada de mantenimiento
ERATV	Registro europeo de tipos autorizados de vehículos (en inglés European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (en inglés European Rail Traffic Management System)
ETI	Especificación técnica de interoperabilidad
ETI OPE	ETI relativa al subsistema de explotación y gestión del tráfico
ETI PMR	ETI relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida
ETI TAF y TAP	ETI relativa a las aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías y pasajeros
EUAR	Agencia ferroviaria de la Unión Europea (en inglés, European Union Agency for Railways)
FAPROVE	Asociación de propietarios y operadores de vagones de España
IFE	Instrucción Ferroviaria de Energía
IF ET RAM	Instrucción ferroviaria con las especificaciones técnicas de material rodante ferroviario de ancho métrico
IFI	Instrucción ferroviaria de infraestructura
IFMR	Instrucción ferroviaria de material rodante
LIF	Laboratorio de Interoperabilidad Ferroviaria
NTR	Norma técnica nacional
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OTIF	Organización intergubernamental para los transportes internacionales ferroviarios (en francés Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires)

RCF..... Reglamento de circulación ferroviaria

RFIG ..... Red ferroviaria de interés general

RID..... Apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, según la redacción que figura en el Protocolo de modificación de 3 de junio de 1999 (COTIF). El citado COTIF es un acuerdo multilateral de estados participes del RID, en el que actualmente participan 50 estados.

SEOPAN ..... Asociación de empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras

SGS ..... Sistema de gestión de la seguridad

Shift2Rail..... Iniciativa para el impulso de la investigación y el desarrollo en nuevas tecnologías del sector ferroviario

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 2022 la atención se centrará en las siguientes actividades:

- Promover la aprobación de un nuevo Estatuto de la AESF, con el propósito 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.

  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 permitirá delimitar las acciones formativas y las habilidades y competencias necesarias para el correcto desempeño de los puestos de la AESF.

- Proseguir con las actividades de formación del personal de la AESF.

- 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.

- Continuar con la formalización de los procedimientos de trabajo de las principales áreas de actividad de la AESF.
- Avanzar en la implantación de sistemas de gestión de la calidad de los servicios ofrecidos por la AESF.
- Definir un Plan Estratégico de TIC en la AESF, que permita establecer a medio plazo las prioridades para la contratación 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.
- Continuación con el Programa de Trabajo a Distancia.

2.2. Actuaciones operativas

Dentro de este epígrafe se incluyen las actuaciones a desarrollar por la AESF en ejercicio de sus funciones:

- El desarrollo de la normativa legal y técnica en materia de seguridad operacional e interoperabilidad y la difusión al sector a través de la emisión de recomendaciones, notas técnicas y guías.
- La emisión de los documentos que permiten el acceso al mercado de ciertas entidades del sector (empresas ferroviarias, administradores de infraestructura, entidades encargadas de mantenimiento, centros de mantenimiento y centros de personal ferroviario), así como la autorización de puesta en servicio de líneas y la puesta en el mercado de vehículos, la autorización de cursos de formación y la realización de exámenes y la emisión de licencias al personal.
- La supervisión del cumplimiento del marco normativo por parte de los agentes del sistema.

  Corresponde a la AESF vigilar la adecuada distribución de responsabilidades en materia de seguridad entre los agentes que integran el mercado ferroviario. La AESF ha establecido sus criterios básicos de supervisión en el documento denominado “Estrategia de Supervisión”, que está disponible en su web.

  El carácter independiente de la AESF y su función de supervisión sobre el sector permite a la Agencia contemplar el conjunto del sistema 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.

Las prioridades de supervisión durante 2022 son las siguientes:

- Auditorías totales o parciales de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructura y de empresas ferroviarias, y a los sistemas de gestión de mantenimiento de las EEM, e inspecciones in situ a estas mismas entidades.
- Inspecciones anuales y de renovación a los centros de personal: centros médicos y centros de formación.
- Supervisión sobre el sistema global, que consistirán en la aplicación y desarrollo de la Estrategia de Supervisión de la AESF y su comunicación al sector, en el seguimiento de la evolución de la accidentalidad, de las recomendaciones de la CIAF y de denuncias sobre seguridad, y en la revisión de los informes anuales de las entidades ferroviarias y la elaboración y envío a la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria del informe anual de la AESF.

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

- Auditorías parciales de los SGS de ADIF, ADIF AV y de LFP S.A.
- Auditorías 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

- 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.
- 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.
- Inspecciones in situ a empresas ferroviarias.
- Inspecciones o auditorías conjuntas con las autoridades de seguridad de países limítrofes (Francia o Portugal).
- Peticiones puntuales de información o planes de acción sobre aspectos concretos de la seguridad.
- 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.

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

- Inspecciones anuales a Centros de Mantenimiento de material rodante.
- Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones, tanto periódicas, como para la comprobación del cierre de puntos pendientes del proceso de certificación.
- Inspecciones anuales a los centros médicos.
- Inspección a los centros de formación de personal ferroviario en relación a los cursos de formación.

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

- 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 los agentes del sector.
- Reuniones periódicas con algunas agrupaciones que representan a entidades afines al sector, tales como SEOPAN, FAPROVE 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.

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.

- Realización de estudios técnicos específicos sobre aspectos concretos de seguridad (digitalización y uso de big data aplicado a la seguridad, seguridad en túneles, etc).
- Seguimiento de planes de acción para reducir los riesgos de atropellamientos y accidentes de personas.
- Continuación de las acciones relacionadas con la medicina y psicología ferroviaria: herramienta de valoración de la capacidad psicológica para personal de

conducción, redacción de fichas interpretativas de requisitos médicos, seminarios divulgativos y definición de especificaciones funcionales de herramienta de comunicación de certificados psicofísicos.

- Coordinación institucional con otras entidades del sector, tales como la participación en la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas como autoridad competente en el ámbito del Ministerio en cuanto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, colaboración con ENAC para incorporar supervisión de organismos de evaluación de la conformidad o la colaboración con la CNMC.
- Fomento de la aplicación de las ETI y el desarrollo de la interoperabilidad: 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.
- Desarrollo de los grupos de trabajo “espejo” para mantenimiento de las diferentes ETIs.
- 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.
- Difusión de las nuevas guías y recomendaciones sobre cultura de la seguridad que está elaborando la EUAR.
- Seguimiento y colaboración de los programas de fomento de la cultura de la seguridad que pongan en marcha las entidades del sector nacional.
- Representación en los grupos de trabajo sobre seguridad operacional e interoperabilidad constituidos en la EUAR, en la Comisión Europea, en Shift2Rail y en OTIF.

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 2022.

OBJETIVO/ACTIVIDAD
1. Propiciar la mejora del funcionamiento interno de la AESF y la obtención de herramientas para facilitar sus funciones operativas y estratégicas

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Actividades de formación del personal de la AESF **(nº cursos impartidos en la AESF)**	4	10	6	6	6
— Preparación de procedimientos de trabajo **(nº documentos del Sistema de Gestión redactados)**	6	9	4	16	4
— Implementación de aplicaciones informáticas de gestión para ampliar la independencia de la Agencia **(nº de aplicaciones implantadas)**	2	0	2	2	1

OBJETIVO/ACTIVIDAD
2. Contribuir al desarrollo normativo y a la regulación en materia de seguridad e interoperabilidad

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	**Realizado**	**Presupuestado**	**Ejecución prevista**	**Presupuestado**
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	-
— Participación en el desarrollo de normativa legal y técnica en materia de seguridad **(número de normas en desarrollo)**	-	-	-	-	Según necesidad
— Emisión de recomendaciones técnicas y guías **(nº)**	Según necesidad	11	Según necesidad	5	Según necesidad
— Emisión de notas técnicas y de resoluciones para facilitar la interpretación y aplicación normativa en materia de seguridad **(número de notas técnicas y resoluciones)**	-	-	-	-	Según necesidad
— Expedientes sancionadores **(nº)**	Según necesidad	909	Según necesidad	900	Según necesidad

OBJETIVO/ACTIVIDAD
3. Emisión de licencias, autorizaciones, certificados u homologaciones requeridos por los diferentes elementos y organizaciones del sector ferroviario para su incorporación al sector

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución prevista**	**Presu-puestado**
De resultados					
— Emisión de licencias de empresas ferroviarias **(% de licencias emitidas respecto a solicitudes completas)**	>75%	85%	>75%	-	-
— Emisión de licencias de empresas ferroviarias **(número de licencias nuevas, ampliaciones o renovaciones emitidas)**	-	-	-	-	(Según demanda) Presup. 4
— Emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias (nuevos, ampliaciones o renovaciones) **(% de certificados emitidos respecto a solicitudes completas)**	>75%	95%	>75%	-	-
— Emisión de certificados de seguridad de empresas ferroviarias (nuevos, ampliaciones o renovaciones) **(número de licencias nuevas, ampliaciones o renovaciones emitidas)**	-	-	-	-	(Según demanda) Presup. 4
— Emisión de las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura (nuevas, ampliaciones o renovaciones) (**nº de autorizaciones de seguridad emitidas)**	0	3	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%	-

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución prevista**	**Presu-puestado**
— Certificación de función de mantenimiento de entidades encargadas de mantenimiento de vagones (certificado para EEM o para funciones delegables) **(número de funciones de mantenimiento delegables incluidas en los certificados)**	-	-	-	-	(Según demanda) Presup. 35
— Homologación de centros de mantenimiento de material rodante (nuevo centro o ampliación) **(% de centros homologados respecto a solicitudes completas)**	>75%	100%	>75%	100%	-
— Homologación de centros de mantenimiento de material rodante (nuevo centro o ampliación) **(número de homologaciones emitidas)**	-	-	-	-	(Según demanda) Presup. 5
— 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%
— Homologación de centros de formación de personal ferroviario (ampliación de instalaciones y expedientes de altas y bajas del personal docente) **(número de expedientes tramitados)**	-	-	-		(Según demanda) Presup. 5
— 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%	-
— Homologación de centros médicos de personal ferroviario (centros nuevos, renovación, ampliación de instalaciones y expedientes de altas y bajas del personal sanitario) **(número de expedientes tramitados)**	-	-	-		(Según demanda) Presup. 7

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución prevista**	**Presu-puestado**
— 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%	-
— Autorización de puesta en servicio de líneas y de conformidad con los cambios de las condiciones de explotación **(expedientes autorizados)**	-	-	-	-	(Según demanda) Presup. 10
— Autorización de cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas **(% de licencias de conducción emitidas respecto a aspirantes aptos)**	100%	100%	100%	100%	-
— Autorización de cursos de formación de maquinistas y exámenes de maquinistas **(número de cursos de maquinistas aprobados)**	-	-	-	-	(Según demanda) Presup. 20
— Realización de exámenes de maquinistas (nº exámenes convocados)	-	-	-	-	2
— Realización de exámenes de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril **(nº exámenes convocados)**	2	2	2	2	2

OBJETIVO/ACTIVIDAD
4. Realización de las labores generales de supervisión

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	**Realizado**	**Presupuestado**	**Ejecución prevista**	**Presupuestado**
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%	-
— Seguimiento periódico de la accidentalidad **(realización del seguimiento)**	-	-	-	-	Sí
— Seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF o con las denuncias recibidas sobre seguridad **(% de recomendaciones con seguimiento)**	100%	100%	100%	100%	-
— Seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF o con las denuncias recibidas sobre seguridad **(realización del seguimiento)**	-	-	-	-	Sí

OBJETIVO/ACTIVIDAD
5. Supervisión de los administradores de infraestructura

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	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	-	-	-
— Visitas y acompañamientos en inspecciones del administrador de infraestructuras **(nº)**	39	0	5	0	-
— Auditoria del SGS de un administrador de infraestructura (auditoría total o parcial) **(nº de auditorías iniciadas o en ejecución)**	18	15	18	13	15
— Revisión progresiva de los SGS de los puertos **(nº de puertos afectados por la revisión de su SGS - revisiones finalizadas o en ejecución)**	-	-	-	-	4
— 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%	50%	-
— Visitas informativas a redes ferroviarias de puertos **(% de puertos visitados respecto a puertos con red)**	10	3	-	-	-

OBJETIVO/ACTIVIDAD
6. Supervisión de las empresas ferroviarias

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Auditorías de la aplicación de los SGS de las empresas ferroviarias (supervisión total o parcial) con medios propios **(nº)**	6	15	6	12	10
— Inspecciones in situ a empresas ferroviarias **(nº)**	20	16	20	77	65

OBJETIVO/ACTIVIDAD
7. Supervisión a otras entidades del sector

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Inspecciones in situ a centros de mantenimiento de material rodante **(% de centros auditados respecto al total)**	>50%	100%	>50%	100%	-
— Inspecciones in situ a centros de mantenimiento de material rodante **(nº de centros auditados)**	-	-	-	-	60
— Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones (para renovación o seguimiento) **(% de EEM auditadas respecto al total)**	>75%	0%	>75%	100%	-
— Auditorías a entidades encargadas de mantenimiento certificadas de vagones (para renovación o seguimiento de puntos pendientes de cierre en el proceso de certificación) **(nº de auditorías realizadas)**	-	-	-	-	20

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
— Inspección en relación con los centros de formación **(% de centros inspeccionados respecto a centros con actividad)**	>80%	100%	>80%	100%	-
— Inspección en relación con los centros de formación **(nº de inspecciones realizadas)**	-	-	-	-	25
— Inspección en relación con los centros médicos **(% de centros inspeccionados respecto a centros con actividad)**	>80%	92%	>80%	92%	-
— Inspección en relación con los centros médicos **(nº de inspecciones realizadas)**	-	-	-	-	20

OBJETIVO/ACTIVIDAD
8. Impulso de la seguridad

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	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	-	-	-
— Seguimiento del proceso de mejora del ASFA Digital **(Participación en las reuniones de seguimiento)**	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

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
— 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 IV 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, en su redacción dada por el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias por el que se traspone al derecho español lo previsto a este respecto en la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria. 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:

- Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes ferroviarios graves, determinar sus causas y formular recomendaciones, en su caso, al objeto de que se adopten las medidas necesarias para evitarlos.
- Realizar la investigación técnica del resto de accidentes e incidentes ferroviarios y elaborar informes técnicos sobre los mismos cuando en condiciones ligeramente

[1] Hasta ese momento era la Dirección General de Ferrocarriles la encargada de la investigación de los accidentes ferroviarios.

distintas éstos pudieran haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes de la Red Ferroviaria de Interés General. A la hora de decidir la apertura o no de una investigación en este supuesto, la CIAF valorará, entre otras, las siguientes cuestiones:

1. La gravedad del accidente o incidente.
2. Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.
3. Su repercusión sobre la seguridad ferroviaria.
4. La petición de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, o de otros Estados miembros de la Unión Europea, a instancia de autoridades nacionales que tengan interés por haber ejercido competencias sobre elementos involucrados en el accidente o incidente, o por haberse producido víctimas de nacionalidad de dicho Estado.

- Investigar todos aquellos acontecimientos o circunstancias, distintos de un accidente o incidente ferroviario, que el organismo considere necesario para el mejor desempeño de sus funciones, siempre que tales investigaciones no comprometan la necesaria independencia de la investigación de accidentes e incidentes.
- 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 principales funciones el decidir qué accidentes no graves e incidentes se investigan, aprobar los informes elevados por la Secretaría de la CIAF y emitir recomendaciones de seguridad.

     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 y competencia

profesional en el ámbito ferroviario, 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 para proceder a su nombramiento.

El secretario será un funcionario de carrera perteneciente a un cuerpo del subgrupo A1 al servicio de la Administración General del Estado designado por el pleno a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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 Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Los créditos presupuestarios de este programa contribuyen a la realización del ODS 3, que busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

Este objetivo, en las sociedades desarrolladas, está íntegramente relacionado con la seguridad de las personas en el uso de los medios de transporte.

Las comisiones de investigación técnica de accidentes tienen como finalidad prevenir accidentes, para lo que sus investigaciones analizan y determinan las causas que

concurren en la producción de los mismos, y proponen la adopción de nuevas medidas que impidan su recurrencia.

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 todos los accidentes graves producidos en la Red Ferroviaria de Interés General y los restantes accidentes e incidentes ferroviarios cuando considere que de su investigación se pueden extraer conclusiones relevantes para la mejora de la seguridad:

- Un accidente es un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales. Los accidentes se dividen en las siguientes categorías: 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.

2.2. Procedimiento de investigación e informe

El artículo 4 del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, 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.
- 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 Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF).

[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.

[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	**2020**		**2021 (**)**		**2022**
	Presupuestado	**Realizado**	**Presupuestado**	**Realizado**	**Presupuestado**
1. De resultados					
— Sucesos ferroviarios notificados y evaluados por la CIAF **(nº)**	-	88	-	58	-
— Sucesos ferroviarios investígados por la CIAF **(nº)**	-	7 (*)	-	3 (***)	-
2. De medios					
— Investigadores de accidentes ferroviarios **(nº)**		5		5	

(*) De ellos, 2 fueron investigados directamente de manera formal, 4 mediante examen preliminar y 1 fue objeto de examen preliminar y posteriormente de investigación formal.

(**) Correspondientes hasta 30 de junio de 2021

(***) Los tres son exámenes preliminares.

OBJETIVO
2. Aprobación y publicación de Informes y elaboración de recomendaciones de seguridad ferroviaria

INDICADORES	2020		2021 (*)		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Realizado	Presupuestado
1. De resultados					
— Informes de accidentes ferroviarios publicados **(nº)**	-	4	-	3	
— Recomendaciones de seguridad formuladas **(nº)**	-	14	-	13	
2. De medios					
— Investigadores de accidentes ferroviarios **(nº)**		5		5	

(*) Correspondientes hasta 30 de junio de 2021

OBJETIVO
3. Elaboración de Informe Anual sobre las actividades de la CIAF

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Realizado	Presupuestado
1. De resultados					
— Informes Anuales elaborados **(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, Pesca y Alimentación.

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, certificación y sanción, y también de participación en los organismos internacionales especilizados, entre otros. Estas actuaciones están encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación, así como la protección del medio ambiente marino.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas: 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).

A este respecto, puede destacarse como fue la representación de España ante la Organización Marítima Internacional (OMI) la impulsora de medidas y acuerdos contra la contaminación del mar por plásticos. En general, el cumplimiento de esos objetivos inspira la postura defendida por España tanto en foros internacionales como ante la Unión Europea. Asimismo, la Administración marítima española es puntera en la lucha contra la contaminación, las inspecciones de buques y las sanciones por incumplimiento de las normas reguladoras del contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

También debe destacarse el impulso que se está dando desde la Administración marítima española al uso de energías no contaminantes por los buques, entre otras medidas que tienen plasmación en la actuación de todas las áreas de la Dirección General de la Marina Mercante.

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 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:

- **Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección**
  - Reconocimientos e inspecciones.
  - Proyectos, reformas y análisis técnicos de estabilidad.
  - 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) y en los procesos de titulación y de formación marítima.
  - Departamento de buques en servicio.
  - Departamento de tráfico marítimo.
  - Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo.
  - Prevención y lucha contra la contaminación.
  - Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.
- **Normativa Marítima y Cooperación Internacional**
  - Normativa Marítima.
  - Actividad Internacional.
  - Expedientes Sancionadores.
- **Servicios e inversiones**
  - Sistemas de Información y Procedimientos.
  - Encargos.
  - Contratos de obras y servicios.

1. Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección

1.1. Reconocimientos e inspecciones

Dentro de las inspecciones realizadas en diferentes áreas, caben destacar las siguientes:

- Plan Lista Blanca:

  Las inspecciones del Plan Lista Blanca son reconocimientos extraordinarios (según lo establecido en el artículo 37.2.b) del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles) realizados de forma previa al despacho de un buque a puerto extranjero.

  Estas inspecciones se realizan con el objetivo de que nuestra bandera permanezca en la Lista Blanca de banderas del París MoU. Su alcance consiste en comprobar que el estado del buque y de su equipo se ajustan a lo indicado en los certificados que le corresponden al buque según sus características y servicio.

  Durante el año 2021 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. Cabe destacar que seguimos permaneciendo en la Lista Blanca.

- Buques trasbordadores de carga rodada en servicio de línea regular:

  Las inspecciones de los buques transbordadores de carga rodada en servicio regular vienen reguladas en 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 2019.

- Inspecciones del Memorándum de Paris, MOU:

  Los inspectores de Capitanías y Distritos marítimos hicieron 1.283 inspecciones dentro del Memorándum de París (lo que supone un 9,70% del total de inspecciones realizadas dentro de este Memorándum), que tiene como objetivo la mejora de la seguridad marítima y la protección del medio marino mediante la inspección coordinada y el control de los buques extranjeros que hacen escala en puertos de los Estados miembros. En 2020 España siguió ocupando, por decimotercer año consecutivo, el primer puesto entre estos Estados, formados por países de la UE, Canadá, Islandia, Noruega y la Federación Rusa.

- Inspecciones del contenido de azufre de los combustibles de los buques:

  Se efectúan Inspecciones del contenido de azufre de los combustibles de los buques tanto nacionales como extranjeros. En el 2020 se han inspeccionado un total de 1.149 buques, teniendo fijado para el año 2021 un total de 1.054 inspecciones a buques incluyendo entre ellas un muestreo y análisis del combustible utilizado por dichos buques, de un mínimo 316 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.

- Inspecciones de embarcaciones de pesca:

  Además de las inspecciones programadas se realizan inspecciones no programadas, así como otras, de forma conjunta, con el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

1.2. Proyectos, reformas y análisis técnicos de Estabilidad

- Apoyo con los cálculos necesarios los aspectos de seguridad de la construcción del buque (tanto estructurales como de estabilidad), dando el soporte 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).

- Aprobación de proyectos de buques mercantes SOLAS (Safety Of Life At Sea) y pesqueros.

- Desarrollo de normativa específica y participación como delegación en los foros internacionales.

1.3. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad, bajo la norma 9001:2015, 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 y apoya a los procesos de titulación y de formación marítima en la gestión de calidad.

Las funciones fundamentales son las siguientes:

- Mantenimiento del sistema de gestión de calidad.

- Revisión de las solicitudes disponibles en la sede electrónica.
- 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.
- Verificación del grado de implantación de los instrumentos OMI.
- Implantación del procedimiento de cualificación de inspectores. 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 el segundo semestre de 2021. A día de hoy se están programando las reglas de uso y viendo si hay inconsistencias.
- Preparación para la auditoría de la OMI que, previsiblemente, será realizada en el segundo semestre 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 y dando apoyo en remoto a auditorías en otras ubicaciones.
- Control y gestión de las inspecciones que se realizan en el extranjero.
- Colaboración en el diseño del módulo de gestión de deficiencias e importación y exportación de informes de inspección y auditoría.
- Apoyo en las auditorías internas. En 2020 se realizaron 9 auditorías correspondientes al 2019 y 16 correspondientes al 2020.
- Realización de encuestas de satisfacción a centros de formación y al ciudadano.
- Evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades de los procesos desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.

1.4. Departamento de buques en servicio

Las funciones principales son:

- 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.
- 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. Asimismo, también es responsable de los equipos marinos de acuerdo a la Directiva europea relacionada.

1.5. Departamento de tráfico marítimo

En el Área de Tráfico Marítimo se realizan las siguientes funciones:

- 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 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.

- 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.

- 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.

- Certificación:

  Asistencia en la 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.

- 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.

- 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.

  - 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 asistencia a reuniones y colaboraciones en grupos de trabajo con Puertos del Estado.

- 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.

- 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.

1.6. Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo

En materia de titulaciones náuticas, la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendado lo siguiente:

- Realización de exámenes para la obtención de titulaciones de recreo que se convocan en Madrid. 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 pudo realizar un examen en el segundo semestre (convocatoria de diciembre), con 2.380 candidatos presentados. Para 2021, se han convocado cinco convocatorias de examen, tres en el primer semestre con una participación de 3.700 candidatos.

- Homologación y supervisión de los centros que imparten formación marítima profesional y de recreo.

- Coordinación de 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.

- Sustitución de la libreta marítima por el nuevo documento del marino.

1.7. Prevención y lucha contra la contaminación

- Cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos en los buques:

  En el 2020 se hicieron 201 inspecciones. Para el 2021 se estiman las mismas inspecciones que en el año 2020.

- Plan Interior Marítimo:

  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.

- Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias:

  - Gestiona, coordina y procedimenta, 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 espacial de Canarias.

  - 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 Marítima y Cooperación Internacional

2.1. Normativa Marítima

El Derecho marítimo español cuenta con dos leyes principales:

- La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en la que se contienen las normas principales de la ordenación administrativa de la navegación y las normas de Derecho privado de este sector.

- 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, en el que, además del régimen general de los puertos de interés general, contiene las normas reguladoras de la Administración marítima española.

A partir de estas leyes, el trabajo de carácter normativo que actualmente se desarrolla es el siguiente:

- Una puesta al día de determinados contenidos de esas leyes, con la finalidad de mejorar el funcionamiento de la Administración marítima española y el marco normativo del sector de la navegación marítima en España.

- Un trabajo de actualización, simplificación y refundición de las numerosas normas reglamentarias que desarrollan esas leyes. Así sucede en materia de equipos seguridad de las embarcaciones de recreo, titulaciones profesionales de la marina mercante, el régimen del despacho de buques, verificación de la masa bruta de los contenedores, recepción en puertos de desechos procedentes de buques, entre otras.

Se da así continuidad al trabajo que se está desarrollando estos últimos años, en materias como la ampliación de las inspecciones a cargo de las organizaciones reconocidas, la regulación de las habilitaciones anejas a las titulaciones de recreo, las condiciones de seguridad de las motos náuticas y las normas de seguridad en las actividades de buceo en aguas marítimas españolas. Estas reformas se proponen superar la descoordinación existente entre muchas de esas normas, evitar su desfase y reducir el número de cargas que suponen para el sector.

2.2. Actividad internacional

En el ámbito internacional esta Dirección General desarrolla una intensa actividad que se articula principalmente mediante nuestra participación en la Organización Marítima Internacional (OMI) y 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 los foros

fundamentales del ámbito marítimo y la presencia puntual en aquellos 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 UE con competencia en política marítima, que cuentan con la participación de funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante y personal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) en la práctica totalidad de organismos, comités y grupos de trabajo. Como consecuencia de la pandemia provocada por el COVID-19, muchas de las reuniones se celebran en la actualidad a través de sistemas de videoconferencia.

En el ámbito de la marina mercante, la actividad internacional se dirige a la mejora de los estándares de seguridad de la navegación y, de manera creciente, a la mejora de la contribución del sector marítimo a la mejora de medio ambiente y la lucha contra el cambio climático. En este sentido, esta actividad internacional se encuentra alineada en gran medida con los objetivos de desarrollo sostenible fijados por Naciones Unidas, como ya se apuntó anteriormente.

Al objeto de asegurar la mejor coordinación de toda la actividad internacional en el ámbito marítimo se puso en marcha un calendario común de reuniones en las que participa personal de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (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.

I. OMI

La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan principalmente los siguientes comités y subcomités:

- 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) coordina las actividades encaminadas a la prevención y contención de la contaminación.

Estos dos comités cuentan con varios subcomités: 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 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.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuenta con una representación permanente ante la OMI formada por dos personas, el Consejero de Transporte y el Agregado de Asuntos Marítimos, y una persona adicional con participaciones puntuales, el Agregado de Transportes e Infraestructuras. En muchos casos se hace imprescindible la asistencia de personal técnico experto de esta Dirección General a las reuniones, dada la importancia para la flota y los armadores españoles de los acuerdos que allí se alcanzan. 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.

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 que en cada período se acuerden por 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.

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 y que se reúne trimestralmente.

  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. Los proyectos con Marruecos son de especial interés para 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, que se reúne cada dos o tres meses.

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.

En 2014 se aprobó la Estrategia Europea de Seguridad Marítima y su Plan de Acción. Desde el año 2016 hasta la actualidad, 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 EUCISE 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 dio respuesta tecnológica a la puesta en marcha del CISE.

  Concluido el proyecto EUCISE2020, la Comisión está organizando la siguiente fase de implementación operacional del CISE, como fase de transición en la que se pretende 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 decidió que sea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) quien coordine a partir de ahora esta fase.

  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, que asistirán a las cuatro reuniones que se celebran cada año en la sede de EMSA o en Bruselas.

- 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 se tratan tanto la coordinación como los asuntos relativos a las reuniones de la OMI como las propuestas de actualización de la normativa de la UE en esta materia.

II.III. EMSA

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) se creó en 2003 y se encarga de prestar apoyo técnico y dar asesoramiento en los ámbitos de la seguridad marítima, contaminación por buques y protección marítima a la Comisión Europea y los Estados miembros, así como de supervisar la correcta aplicación de la legislación comunitaria.

También tiene responsabilidades en materia de 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, en marzo, abril y noviembre.

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.

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 varias empresas navieras españolas.

II.IV. Comité COSS

Este Comité fue establecido por el Parlamento Europeo y del Consejo a través del Reglamento 2099/2002, del 5 de noviembre. Es un Comité eminentemente legislativo, que celebra dos reuniones anuales en las que se discuten las modificaciones a la normativa existente, así como se propone y se evalúa la necesitad de nuevos instrumentos legislativos.

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 Subdirección General 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.

En el Comité COSS se están revisando varias Directivas y Reglamentos para actualizarlas e introducir las nuevas reglas aprobadas por la OMI.

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.

Entre estos grupos, la Comisión creó el Foro para un Transporte Marítimo Sostenible (European Shipping Sustainable Forum) que, por los temas que trata, tiene un fuerte impacto en sectores económicos de nuestro país. Y por ello 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. Sus preceptos en esta materia se complementan con 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 esta materia se encuentra también regulada en 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 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), han venido generando una actividad creciente para sancionar adecuadamente las infracciones que ponen en peligro la seguridad de la navegación y el medio ambiente marino. En estos momentos se están resolviendo anualmente alrededor de 1.500 expedientes.

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 el año 2021 se procede a licitar un nuevo contrato con la misma finalidad, considerándose muy positiva la contribución al buen trabajo de esta unidad orgánica.

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 2021 se están desarrollando 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.

En el ejercicio 2022 continuará 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.

Durante el ejercicio 2022, también 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.

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 vinculados al desarrollo y mantenimiento del Sistema de Información Integral del Buque (TRAGSATEC). En 2020 se inició un 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, que finalizará en el tercer trimestre de 2021. También se ha iniciado en 2021 un nuevo encargo con el CEDEX para la realización de la asistencia técnica, investigación y desarrollo tecnológico en materias de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante.

El importe para 2021 de estos encargos estará en el entorno de 0,6 millones de euros, este orden de magnitud se mantendrá para 2022.

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 los encargos señalados en el punto anterior, y a los contratos de mantenimiento, seguridad, limpieza de las distintas unidades administrativas, 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 2022 está prevista la reparación del sistema de climatización de la Capitanía Marítima de Gijón, así como a la realización de diversas obras de reforma, reparación o conservación en diversas unidades administrativas.

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	2020		2021		2022
	Presu-Puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Despacho de buques mercantes y recreo **(nº)**	180.000	55.656	182.000	120.000	182.000
— Despacho de buques pesqueros **(nº)**	35.000	34.177	36.000	33.000	36.000

OBJETIVO
2. Gestión del Registro de Buques

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Altas y Bajas en los Registros de Buques **(nº operaciones)**	14.000	8.674	14.000	12.000	14.000
— Registro de incidencias vida de buques **(nº operaciones)**	45.000	33.738	45.000	40.000	45.000
— Documentación Patentes de Navegación **(nº operaciones)**	12.000	11.961	12.000	12.000	12.000
— Documentación gestión Archivo General **(nº operaciones)**	1.000	348	750	250	750

OBJETIVO
3. Gestión de Titulaciones Profesionales y de Recreo

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
De resultados					
— Titulaciones profesionales gestionadas **(nº)**	12.000	7.545	12.000	10.000	12.000
— Titulaciones de recreo gestionadas **(nº)**	16.000	11.700	16.000	19.000	19.000
— Certificados de especialidad gestionados **(nº)**	45.000	21.623	45.000	40.000	45.000
— Libretas Marítimas **(nº)**	7.000	4.634	7.000	7.000	7.000

OBJETIVO
4. Inspección Marítima

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
De resultados					
— Inspecciones a buques mercantes extranjeros, MOU **(nº)**	1.700	1.283	1.800	1.750	1.800
— Inspecciones de control de la flota española, Plan Lista Blanca **(nº)**	300	91	250	90	130
— Inspecciones ampliadas realizadas **(nº)**	360	287	360	410	450

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
— Inspecciones de azufre del combustible de los buques **(nº)**	1.065	1.149	1.054	1.054	1.054
— Muestreos y análisis del contenido de azufre del combustible de los buques.	316	326	316	312	312
— Inspecciones operativas de líneas regulares de buques de pasajeros y transporte rodado, R.D. 1907/2000 **(nº)**	140	32	80	40	80
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados efectuados (emisión, refrendo, renovación, prórroga, exención, aplicación de inspección) **(nº)**	32.000	25.003	32.000	30.000	32.000
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados por OA **(nº)**	1.200	1.345	1.200	1.500	1.500

OBJETIVO
5. Construcción, rehabilitación y acondicionamiento de Servicios Centrales y Capitanías Marítimas

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
1. De medios					
— Inversiones **(miles de euros)**	570,00	541,50	431,73	431,73	431,73
2. De resultados					
— Edificios nuevos (en construcción) **(nº)**	0	0	0	0	0
— Actuaciones significativas de reforma, rehabilitación, ampliación y acondicionamiento de edificios existentes **(nº)**	0	0	1	1	1
— Otras actuaciones de acondicionamiento y mejora de edificios **(nº)**	15	15	10	10	10

OBJETIVO
6. Sistemas de información y procedimientos de gestión

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
1. De medios					
— Inversiones **(miles de euros)**	850,00	806,13	1.334,00	1.334,00	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	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
De resultados					
— Leyes **(nº)**	0	0	0	0	1
— Reales Decretos **(nº)**	2	7	2	6	6
— Órdenes Ministeriales **(nº)**	2	5	2	2	4
— Resoluciones **(nº)**	5	7	5	5	10
— Recursos de Alzada **(nº)**	100	87	100	90	100

OBJETIVO
8. Relaciones internacionales

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Reuniones Comités OMI **(nº)**	4	1	4	3	4
— Reuniones Subcomités OMI **(nº)**	7	4	7	5	7
— Otras Reuniones OMI **(nº)**	21	12	21	15	21
— Reuniones PMI **(nº)**	4	2	4	3	8
— Reuniones MARSEC **(nº)**	3	1	3	1	3
— Reuniones SWP **(nº)**	30	6	30	10	30
— Reuniones COSS **(nº)**	3	1	3	1	2
— Reuniones grupo trabajo Comisión **(nº)**	6	2	6	3	6
— Reuniones C.Admon. EMSA **(nº)**	3	0	3	1	3
— Talleres EMSA **(nº)**	12	4	12	8	12

OBJETIVO
9. Expedientes sancionadores

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Expedientes iniciados **(nº)**	2.000	1.315	2.000	1.207	2.000
— Expedientes resueltos **(nº)**	2.000	1.167	2.000	1.034	2.000
— Recursos de Alzada **(nº)**	350	182	380	167	380
— Recursos Contencioso-Administrativos **(nº)**	100	39	100	43	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 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.

Por accidentes e incidentes marítimos se entenderán los siniestros e incidentes definidos en el Código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, que afecten a la flota civil española regulada en el artículo 9 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como a las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, previstas en el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.

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. El Presidente de la Comisión podrá ser reelegido por una sola vez mientras que los vocales se renovarán por mitades cada tres 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 otro personal que se encarga 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 Marítimos.

Los créditos presupuestarios de este programa contribuyen a la realización del ODS 3, que busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

Este objetivo, en las sociedades desarrolladas, está íntegramente relacionado con la seguridad de las personas en el uso de los medios de transporte.

Las comisiones de investigación técnica de accidentes tienen como finalidad prevenir accidentes, para lo que sus investigaciones analizan y determinan las causas que concurren en la producción de los mismos, y proponen la adopción de nuevas medidas que impidan su recurrencia.

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 civiles que enarbolen el pabellón español.
  - Afecten a buques civiles extranjeros y se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de España, tal como las define la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
  - Ocurran fuera del mar territorial español y España tenga intereses de consideración.
  - Afecten a estructuras estacionarias fijas o móviles, o una combinación de estructuras permanentemente interconectadas por puentes u otras estructuras, utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino o en conexión con estas operaciones localizadas en las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental sobre los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente.
- 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 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 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.

Participación en organismos internacionales: La cooperación con otros países es necesaria para la investigación de accidentes marítimos que involucren a más de un

[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.

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	**2020**		**2021**		**2022**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución prevista**	**Presu-puestado**
1. De resultados					
— Accidentes marítimos notificados y evaluados por la CIAIM **(nº)**	-	269		290	
— Accidentes marítimos investigados en detalle **(nº)**	-	36		30	
2. De medios					
— Investigadores de accidentes marítimos **(nº)**	11	10		11	11

OBJETIVO
2. Aprobación y publicación de Informes y elaboración de recomendaciones de seguridad marítima

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
1. De resultados					
— Informes de accidentes marítimos publicados **(nº)**	25	22	25	25	
— Recomendaciones de seguridad formuladas **(nº)**	20	19	20	20	
— Estudios de seguridad marítima realizados **(nº)**	0	0	1	1	
2. De medios					
— Investigadores de accidentes marítimos **(nº)**	11	10	11	11	

OBJETIVO
3. Elaboración de Informes Anuales sobre las actividades de la CIAIM

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
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	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
1. De resultados					
— Cursos de formación organizados **(nº)**	1	0	1		
2. De medios					
— Coordinador **(nº)**	1	0	1		

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.

Las infraestructuras españolas de transporte aéreo, aeropuertos e infraestructuras de soporte a la navegación aérea, se encuentran al nivel de las mejores del mundo.

Sin embargo, la crisis de la Covid-19 ha golpeado duramente al sector del transporte aéreo, encontrándose este entre los sectores más afectados. El tráfico aéreo en España, que crecía antes de la crisis, ha pasado a tener una fuerte caída en 2020. El tráfico gestionado en los aeropuertos de la red de Aena cayó un 72,4%, hasta los 76 millones de pasajeros, retrocediendo a valores de hace 30 años. En el espacio aéreo se registraron cerca de 1,1 millones de vuelos, lo que supuso una caída del 53,4% respecto al año anterior.

El transporte aéreo se enfrenta durante los próximos años al reto de la recuperación tras la grave crisis provocada por la COVID-19 que ha supuesto un impacto sin precedentes en el 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 de 2019, que, conforme a los escenarios de consenso se produciría en torno al año 2025, ha de llevarse a cabo teniendo en cuenta, entre otros, los principios de eficiencia y sostenibilidad medioambiental.

Por tanto, el reto para el futuro inmediato es conseguir una 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. Una vez superada la crisis, el reto será seguir creciendo para consolidar una posición de privilegio que sitúe nuestro transporte aéreo entre los más dinámicos de Europa y del mundo.

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).

Dicha recuperación debe sustentarse sobre los pilares de la sostenibilidad medioambiental y la potenciación tecnológica, como elementos clave para hacer de nuestro transporte aéreo un modo más 'verde' y eficiente.

El presente Programa servirá para fomentar 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), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y, ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

En el transporte aéreo español juega un papel muy relevante el sector público a través de distintos organismos:

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) es el órgano mediante el cual el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana diseña la estrategia y dirige la política aeronáutica, a cuyo efecto coordina a los organismos, entes y entidades adscritos al Departamento con funciones en aviación civil, y ejerce de regulador en el sector aéreo, dentro de las competencias de la Administración General del Estado.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es, desde su creación en 2008, 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.

Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona los aeropuertos y helipuertos españoles de interés general, además de participar también en la gestión de otros 23 aeropuertos en distintos países. Es el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros.

ENAIRE es una entidad pública empresarial con competencias en materia de navegación aérea y espacio aéreo, que asume la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo.

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.

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, navegación aérea y aeropuerto, así como la adopción de circulares aeronáuticas, entre otras, se residencian en la DGAC del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 comienza a financiar íntegramente por ingresos propios y deja de percibir transferencias del Estado desde el año 2012. No obstante, la crisis del COVID-19 ha afectado al sector y por consiguiente a las tasas recaudadas por AESA, las cuales se mantienen en cuantía para apoyar al sector. Dado que su remanente de tesorería se está consumiendo, AESA precisa de una transferencia desde el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana en 2021 y de una dotación presupuestaria en 2022.

La transformación del sector ha seguido avanzando con la salida a bolsa del 49% de Aena S.M.E., S.A. y la creación de Enaire para la prestación de los servicios de navegación aérea. Con todo ello, se ha avanzado hacia una nueva y moderna estructura del sector diferenciándose:

- Las autoridades aeronáuticas, teniendo la DGAC el rol de regulador y el de supervisor, AESA.
- Los prestadores de servicios:

- Aeroportuarios, donde Aena es el principal operador, aunque existen otros.
- Navegación aérea, donde ENAIRE es el único operador para los servicios de ruta y aproximación y compite con otros prestadores de servicio de aeródromo.
- Otros, normalmente desempeñados por empresas de carácter privado (agentes handling, compañías aéreas, etc.).

El sector aéreo supervisado por AESA tiene la siguiente composición:

- Compañías: hay 40 compañías con certificado de operador aéreo español a las que se suman 259 compañías acreditadas de terceros países. A esto hay que añadir 195 organizaciones de mantenimiento (83 de ellas CAMO), 17 organizaciones de formación de técnicos de mantenimiento de aeronaves, 139 escuelas de piloto, 30 organizaciones de diseño y producción y otras.
- Licencias: se gestiona en torno a 4.200 licencias de técnicos de mantenimiento, cerca de 8.800 de piloto profesional, más de 3.000 de piloto privado, casi 27.000 de técnicos de cabina de pasajeros, etc.
- Trabajos aéreos: hay 89 compañías y 20 con certificado de operaciones especiales.
- Registro de aeronaves: con más de 6.000 aeronaves registradas.
- Drones (RPAs): hay más de 29.000 operadores habilitados.
- Aeropuertos: se supervisa 51 aeropuertos y 3 helipuertos abiertos al uso público y tráfico comercial, además de otras 358 instalaciones entre aeródromos y helipuertos de uso restringido y aeródromos de uso restringido limitados al uso de aeronaves ultraligeras.
- Navegación aérea: se supervisa a 3 proveedores de servicios de navegación aérea certificados que prestan servicio en el espacio aéreo español (2,2 millones de km2), en 62 centros y torres de control de tráfico, con una amplia red de sistemas de navegación aérea y 396 instalaciones de ayuda a la navegación, así como 7 organizaciones de formación de controladores y la gestión de más de 2.200 licencias.
- Protección de los derechos de los pasajeros: se gestiona alrededor de 54.000 reclamaciones.
- Servidumbres aeronáuticas: con 7.300 expedientes tramitados al año.

Importancia estratégica del sector aéreo para España

(Datos anteriores a la Crisis de la COVID-19 para evitar la distorsión temporal causada por ésta)

a. Muy relevante para la economía española

- España ocupaba antes de la crisis 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 generaba 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 ocupaba antes de la crisis el segundo puesto mundial en número de turistas extranjeros, con cerca de 82 millones de visitantes en 2019 (3). El 82,4% de estos visitantes extranjeros viajaron a España por vía aérea.
- La contribución del sector turístico al PIB antes de la pandemia suponía 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 se enmarca a largo plazo dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) 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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, MITMA).
- Apoyar a los diferentes agentes del sector durante la recesión ocasionada por la COVID-19 e impulsar la recuperación del sector.

AESA ha recogido las grandes líneas -comentadas anteriormente- en su propio Plan de acción anual y un marco estratégico plurianual (MEP - 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 que afectan al año 2022 quedan reflejados en la siguiente tabla:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
	Objetivos Competenciales	**Objetivos PESO**	**Objetivos de mejora**
Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo	• Contribuir a la seguridad operacional mediante supervisión • Contribuir al security mediante la supervisión • Proponer desarrollos normativos • Potestad sancionadora • Gestión de riesgos	• Mejora del nivel de seguridad operacional en el transporte aéreo • Mejora del nivel de seguridad operacional en aviación general y helicópteros • Promover desarrollo UAS • Fortalecimiento del sistema de supervisión del estado • Implantación de sistemas de gestión de seguridad operacional en administrados • Aplicación de cultura de seguridad en la industria	• Mejora del nivel de la capacidad de supervisión para seguridad operacional • Mejora del nivel de la capacidad de supervisión para el security
Servicio al ciudadano	• Derechos de los pasajeros		• Sostenibilidad y medio ambiente • Información, accesibilidad y digitalización
Objetivos de gestión			• Excelencia en la gestión, eficiencia y eficacia
Objetivos de cooperación con otros Organismos e instituciones	• Participar en principales organismos nacionales e internacionales		• Colaboración nacional e internacional

UAS: Sistemas Aéreos no Tripulados

Salvando el momento actual, el sector aéreo ha crecido exponencialmente en los últimos diez años, lo que ha supuesto también un aumento de competencias de la Agencia. En definitiva, AESA ha pasado de ser una Autoridad de Supervisión de la Seguridad a ser una Autoridad de Aviación.

La recuperación de la figura de las Agencias Estatales con la Ley 11/2020 es una oportunidad para que AESA continúe avanzando en esta dirección.

La crisis que la pandemia del COVID-19 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 parcialmente con transferencias desde el MITMA hasta recuperar su capacidad de autofinanciación.

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 de AESA para el año 2022 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.

La crisis que la pandemia del COVID-19 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)

En el marco 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 con 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 económi-co	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 la 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.

Objetivo	Programa
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).*
	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.

Objetivo	Programa
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.

En 2021, la DGAC, adicionalmente a los objetivos sectoriales relacionados con el sector y la recuperación de la crisis provocada por la COVID-19 y de forma pionera, se posicionó 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.

Esta necesidad se basa en la distorsión de las cifras cuando se compara la empleabilidad de la mujer en el sector de la aviación. Atendiendo a datos anteriores a la llegada de la crisis de la COVID-19, 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 2022, la DGAC en colaboración con la Fundación Enaire, tiene previsto organizar la "*II CUMBRE DE GÉNERO EN AVIACION*". Su celebración, 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, ha tenido que ser retrasada de 2020 a 2022 con motivo del COVID-19.

A continuación, se describen los programas de actuaciones desarrollados en la Dirección General de Aviación Civil, 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. La elaboración de dicho documento, así como su seguimiento, corresponde a la DGAC como se establece en la Ley 18/2014.Para llevar a cabo esta tarea en el caso del seguimiento de los estándares de calidad y medioambientales, la DGAC lleva a cabo el seguimiento de los indicadores de calidad de servicio y del desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red de Aena.

Otro aspecto a considerar, tanto en este objetivo como en el 4, es la necesaria labor a desarrollar por la DGAC para impulsar la mejora de 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, es el organismo encargado de la supervisión del cumplimiento de los parámetros técnicos que se establecen en el citado documento, como son la calidad o la capacidad, entre otros.

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.

Por otra parte, desde la DGAC se está impulsando junto con AESA el desarrollo de una normativa que permitirá concretar el marco normativo comunitario en materia de UAS a nuestro contexto nacional.

En este sentido, se está tramitando el nuevo real decreto que regula, 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.

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. Adicionalmente, la DGAC continuará ejerciendo 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.

Adicionalmente, el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, se ha modificado en 2021 para actualizar ciertos procedimientos de los servicios de navegación aérea y gestión del tránsito aéreo para introducir las mejoras derivadas de las nuevas tecnologías disponibles en el sector aéreo, que permitirá la optimización de los vuelos y la consiguiente mejora de su eficiencia, manteniendo altos estándares de seguridad.

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.

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, es preciso aprobar un nuevo DORA para el periodo regulado 2022-2026, 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.

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 la actualización 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 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. Este Plan se elaborará de acuerdo a los objetivos establecidos por la Unión Europea para la Red Europea de Gestión del Tráfico Aéreo revisados, en 2021, para tener en cuenta el impacto que la pandemia COVID ha tenido en la aviación y en el descenso pronunciado del volumen de vuelos en 2020 y 2021.

En cuanto a las actividades de I+D aplicadas a la Navegación Aérea, desde la DGAC, se hará un seguimiento de la evaluación de la normativa europea (propuesta SES2+, SBA, etc.) y se realizará, de forma coordinada con otros actores involucrados, un análisis del impacto que dicha evolución puede tener en el sector español, fomentando su participación en el futuro programa europeo SESAR 3. 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, (en la actualidad CP1). Adicionalmente, desde DGAC, se realiza el seguimiento de 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, 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.

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, respectivamente.

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.

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 y la Comisión de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA), EUROCONTROL, y los numerosos grupos de expertos de estas Organizaciones. La pertenencia de España a estas Organizaciones conlleva el pago de una contribución anual, que, en el caso de la OACI y la CEAC, se realiza desde la DGAC.

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 Común (CP1). 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

AESA cuenta con presupuesto propio en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, identificado por el Organismo 301, como parte de la sección 17 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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 e oficio).	Continuo
1.2 Aumentar la eficacia y eficiencia de las inspecciones.	Aumentar la eficacia de la inspección a través del enfoque preventivo y 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 seguirdad.	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

Programa	Actuación/actividad	Plazo
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
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

Programa	Actuación/actividad	Plazo
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 sostenibilidad del sector aéreo		
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 nacionales 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

Programa	Actuación/actividad	Plazo
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 ISOI 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
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 a continuación, se expone la realización de objetivos e indicadores que se refieren a las tareas que actualmente se están realizando, tanto lo ejecutado en 2020 y lo previsto para 2021, 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Actividades de revisión en materia de USOAP **(nº)**	30	31	25	25	25
— Actividades de revisión de las Listas de Verificación del Cumplimiento **(nº)**	22	35	22	22	22

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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
Gestión de la Secretaría CIDETMA:					
— Plenos **(nº)**	2	2	2	4	2
— Ponencias **(nº)**	24	25	24	25	24

OBJETIVO
2. Potenciar la competitividad del sector aéreo español. Negociación de convenios y asignación de los derechos de tráfico

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
De resultados					
— Rondas de negociación **(nº)**	11	4	11	9	11

OBJETIVO
3. Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario. Seguimiento en materia de asignación de franjas horarias (Slots)

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
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	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
De resultados					
— Actuaciones de integración territorial en aeropuertos **(nº)**	700	708	700	665	700

4.2. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO DE AESA

En este momento AESA se encuentra inmersa en un proceso de transición que se ha materializado en un nuevo plan estratégico (MEP) donde se recogen los objetivos a alcanzar en el periodo 2021-2023. De este modo durante el presente año van a coexistir objetivos e indicadores de ambos planes hasta la definitiva implantación de este último. El MEP mantiene alguno de los objetivos ya previstos durante el periodo anterior.

A continuación, se detallan los objetivos e indicadores de seguimiento de AESA alcanzados durante el año 2020 y su previsión para 2021 con relación al plan antiguo.

OBJETIVO
1. Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
1. De resultados					
— Cumplimiento adecuado del Plan de Inspección – Vigilancia continuada (actuaciones de oficio) **(%)**	90	90	100	100	
— Asegurar la correcta implementación de la normativa en las inspecciones **(% Cumplimiento)**	100	100	100	100	
— Aumentar la eficacia de la inspección a través del enfoque preventivo y la mejora de los procesos. **(% informes)**	100	100	100	100	

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
— Mejorar la normativa española relacionada con la seguridad aérea ejerciendo la iniciativa legislativa **(% proyectos)**	70	70	70	70	
— Coordinación y participación en distintos foros, comités, reuniones y grupos de trabajo nacionales (**% reuniones**)	90	80	90	80	
— Realizar la memoria anual de cumplimiento del PASO (**Memoria realizada**)	En plazo	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	75	
2. De medios					
— Apoyo técnico **(miles €)**	82.988	71.893	63.141	58.721	

OBJETIVO
2. Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista (*)	Presupuestado
1. De resultados					
– Actuaciones relacionadas con OP TAC sobre los Derechos de Pasajero (OFICIO) **(% de cumplimiento)**	90	90	100	100	
– Plazo de Tramitación de reclamaciones de pasajeros **(% de reclamaciones resueltas en plazo en el año / % de reclamaciones resueltas en plazo en el año anterior)**	>1	>1	>1	>1	>1

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista (*)	Presu-puestado
– Inspecciones al coordinador de slots (control normativo) **(% de cumplimiento)**	90	90	100	100	
– Inspecciones del DORA (control normativo) (**% de cumplimiento**)	90	90	100	100	
2. De medios					
– Apoyo técnico **(miles €)**	4.056	3.513	3.086	2.870	

* Datos provisionales pendientes de cierre del año 2021

OBJETIVO
3. Facilitar y potenciar la competitividad y la sostenibilidad del sector aéreo español

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista (*)	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	90	
– Mejorar, actualizar y elaborar en su caso nuevas Cartas de Servicios **(nº de cartas actualizadas/ elaboradas)**	1 al año	0	1 al año	0	
– Supervisar los indicadores de capacidad y medioambiente del Reglamento (UE) de Rendimientos y Tarifario (**Registro mensual de los indicadores formalizado**)	100	100	100	100	
– Participación en grupos de trabajos y foros internacionales **(% asistencia grupos y eventos identificados)**	75	75	75	75	
2. De medios					
– Apoyo técnico **(miles €)**	2.888	2.502	2.197	2.043	

* Datos provisionales pendientes de cierre del año 2021.

OBJETIVO
4. Desarrollar la excelencia en la gestión y mejorar la eficiencia económica y organizativa

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	**Realizado**	**Presupuestado**	**Ejecución prevista (*)**	**Presupuestado**
1. De resultados					
– Responder a todas las quejas y sugerencias recibidas **(% de respuestas en plazo)**	90	90	100	100	
– 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	80	
– Realizar las actividades formativas necesarias para garantizar la cualificación del personal de AESA **(% del Plan ejecutado)**	90	90	90	90	
– Cumplimiento del plan de comunicación **(% cumplimiento)**	100	100	100	100	
2. De medios					
– Apoyo técnico **(miles €)**	2.761	2.392	2.101	1.954	

* Datos provisionales pendientes de cierre del año

De cara al 2022, AESA cuenta con un nuevo Plan Estratégico que define un nuevo marco de objetivos e indicadores. Dado que no hay una continuidad con lo previo, se proporcionan los datos correspondientes en las tablas a continuación:

Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo				
		Descripción	**Indicador**	**Meta**
Safety				
OT 1		Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de seguridad operacional (safety) a través del Plan de Inspección	% de ejecución	100%
OT 2		Realizar **actividades supervisoras eficaces** teniendo en cuenta las áreas de mayor riesgo de seguridad operacional.		
	OO 2.1	Focalizar las inspecciones en las **áreas de mayor riesgo** de seguridad operacional.	% de informes de perfil de riesgo con información de contribución del proveedor a las áreas prioritarias	Meta 2022: Incorporar la contribución de los proveedores a las áreas prioritarias en informes de perfil de riesgo TAC. Meta 2023: Incorporar la contribución de los proveedores a las áreas prioritarias en los informes de perfil de riesgo en el ámbito ADRM y NA. Meta 2023: Implementar relación entre inspecciones y áreas de riesgo.
OT 3		Aumentar la **eficiencia** de las inspecciones		
	OO 3.1	Disminuir los **plazos de tramitación** de los expedientes administrativos de inspección.	% de procesos de inspección que disminuyen el Tiempo de inspección (Desde inicio hasta el Acta)	Meta 2022: Determinar situación inicial. Meta 2023: 20 %. del total de procesos de inspección que han disminuido plazos
OT 4		Mejorar el nivel de seguridad en el ámbito de la aviación general, los trabajos aéreos y los helicópteros		
	OO 4.1	Incrementar el volumen y tipología de **datos disponibles para evaluar los riesgos** de seguridad en la aviación general y los helicópteros.	Nº de datos disponibles para aviación general y helicópteros	2022-2023: incremento anual del número de datos disponibles para los indicadores definidos
	OO 4.2	Poner a disposición del sector de aviación general y helicópteros **documentación técnica y divulgativa** relacionada con la seguridad operacional.	Nº de materiales de documentación técnica y herramienta de divulgación disponibles.	2022: 15% de información publicada de OPS sea de helicópteros, 2023 mantener; 2022 2023: En aviación general y helicópteros al menos un evento al año o una publicación anual
OT 5		Promover la **operación segura** de aeronaves no tripuladas.		

		Descripción	Indicador	Meta
	OO 5.1	Desarrollar **canales de difusión** de información relevante de seguridad para los usuarios del sector de aeronaves no tripuladas.	Indicador: Número de acciones para fomentar la coordinación y cooperación.	Meta 2021-2023; Al menos una al año
OT 6		Promover la implantación segura y efectiva del **concepto U-SPACE**		
	OO 6.1	Adecuar la cualificación del personal para asumir las nuevas funciones supervisoras del **Reglamento U-SPACE**	DSANA % de inspectores cualificados de acuerdo al reglamento U-SPACE	DSANA Meta 2021: identificación, modificación y definición de los perfiles de cualificación afectados por U-Space. Definición de número necesario de inspectores cualificados. Meta 2022: 50% Meta 2023: 100%
	OO 6.2	Establecer procedimientos adecuados para la autorización y supervisión de los nuevos proveedores establecidos en el Reglamento U-SPACE: USSP, CISP, etc.	DSANA Nivel de adecuación de los procedimientos internos DSANA para abarcar la supervisión U-space	DSANA Meta 2022: Adecuación de los procedimientos de supervisión inicial y autorización Meta 2023: Adecuación de los procedimientos de supervisión continuada
OT 7		**Mitigar riesgos** asociados a las aeronaves no tripuladas en los entornos de las infraestructuras aeroportuarias. (safety & security)		
	OO 7.1	Incrementar coordinación entre las distintas FFCCS y AENA en los CLS de aeropuertos respecto a los procedimientos de mitigación de la amenaza dron	% aeropuertos con procedimientos antidron aprobados en el CLS que han entrado en vigor.	DSACPU Meta 2021: 75% Meta 2022: 100%
OT 8		Contribuir a la seguridad operacional (safety) mediante la tramitación de autorizaciones, licencias y permisos	% de procesos de autorizaciones, permisos, etc. con reducción de plazos	Meta 2022: Análisis de los procesos prioritarios sobre los que establecer metodología de reducción de tiempos Meta 2023: 15 %. Disminución de plazos en procesos
Security				
OT 9		Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de seguridad (security) a través del Plan de Inspección	% de ejecución	100%
OT 10		Contribuir a la seguridad (security) mediante la tramitación adecuada de autorizaciones, licencias y permisos	% de procesos de autorizaciones, licencias, etc con reducción de plazos	Meta 2022: Análisis de los procesos prioritarios sobre los que establecer metodología de reducción de tiempos Meta 2023: 15 %. Disminución de plazos en procesos

		Descripción	Indicador	Meta
OT 11		Implantar el esquema de supervisión de cybersecurity (ámbito AVSEC)	% sector cubierto dentro del plan de supervisión de ciberseguridad a operadores, aeropuertos, ANSPs y entidades de carga a establecer para el periodo 2022 - 2024	Meta 2022: 25% Plan total ejecutado Metal 2023: 50% ejecutado Meta 2024: 90% ejecutado
OT 12		Fortalecer, en **cooperación con FF.CC. S.E.**, la gestión de los riesgos (identificación, análisis y mitigación) en el ámbito de security.	Incrementar la proporción de iniciativas normativas AVSEC y evaluación de la amenaza realizadas en cooperación con Interior y unidades de inteligencia (reflejado en actas del CNS)	Meta 2021 - 2023: al menos 5 puntos de incremento anual en la proporción de las iniciativas realizadas en cooperación
OT 13		Introducir **el enfoque integrado (safety-security)** en la gestión de riesgos de seguridad.	% de sucesos con afección safety-security que han sido analizados de manera conjunta.	Meta 2021-2023: Incrementar el % anualmente.
Iniciativa normativa				
OT 14		Desarrollar un Plan Normativo que contribuya a la mejora de la seguridad	% de ejecución	100%
OT 15		Mejorar la **calidad normativa** en el ámbito de la seguridad operacional y asegurar su **implantación estandarizada.**		
	OO 15.1	Promover y facilitar la i**mplementación estandarizada de la normativa** en materia de seguridad operacional	Acciones destinadas a facilitar la implementación estandarizada de la normativa (publicación de material de apoyo interno y externo/sesiones con el sector)	Meta 2022-2023: Cada implementación de nueva normativa tiene, al menos, una acción de implementación.
	OO 15.2	Optimizar el desarrollo de las **propuestas normativas nacionales** promovidas por AESA que se hayan determinado necesarias para la mejora de la seguridad operacional.	% de proyectos con evaluación preliminar de necesidad de aquellas propuestas normativas	Meta 2022-2023: 100% de las normas nuevas.
Potestad sancionadora				
OT 16		Tramitar los procedimientos sancionadores correspondientes al ejercicio de las competencias en aviación	% de expedientes sancionadores tramitados en plazo	100%

		Descripción	Indicador	Meta
Gestión de Riesgos				
OT 17		Fortalecer la mejora continua del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) como integrador de la actividad de todos los organismos y proveedores implicados, promoviendo la cultura de seguridad		
	OO 17.1	Asegurar la **implantación real y efectiva** de los sistemas de gestión de seguridad.	Nº de proveedores cuyo sistema de gestión o mecanismo equivalente hace referencia explícita a los objetivos y áreas prioritarias del PESO. % de proveedores a los que se ha evaluado el grado de madurez del sistema de gestión.	Meta 2022: Disponer de metodología para valorar el grado de madurez de los sistemas de gestión. Meta 2023: % de AOC, proveedores ATS, Gestores Aeroportuarios evaluados superior al 25%. Meta 2022-2023: Incremento en el nº de proveedores con referencia explícita a los objetivos y áreas prioritarias del PESO.
	OO 17.2	Promover una **cultura de seguridad** efectiva en todo el sector de la aviación civil.	Nº de proveedores que han implantado encuestas de valoración de la cultura de seguridad.	Meta 2022-2023: Incremento en el nº de proveedores que implantan encuestas.
	OO 17.3	Facilitar la **coordinación de los organismos públicos** del PESO, tanto civiles como militares.	Nº de reuniones de coordinación del PESO a las que asisten todos los organismos vinculados. Nº de reuniones de coordinación del PESO en las que se coordinan medidas de mitigación.	Meta 2022-2023: Al menos 3 reuniones anuales de coordinación con todos los organismos presentes. Meta 2022-2023: Al menos 2 reuniones anuales en las que se coordinan medidas de mitigación.

Servicio al ciudadano

	Descripción	Indicador	Meta
Derechos de los pasajeros			
OT 18	Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de derechos de pasajeros a través del Plan de Inspección	% de ejecución	100%
OT 19	Implantación efectiva del ADR	implementación efectiva	disponible en 2022
OT 20	Aumentar la **eficiencia** de las inspecciones de derechos de los pasajeros.	Número de vuelos cubiertos por las inspecciones del período en curso	Meta 2021 - 2023: Incremento anual del indicador

	Descripción	Indicador	Meta
Innovación			
OT 21	Promoción de actividades que fomenten la innovación en el sector		
		nº de publicación de dossiers	1 al año
		nº de proyectos en los que participa AESA	1 al año
		A definir	A definir
OT 22	Participación en actividades SESAR que suponen introducción de innovación tecnológica	nº de participaciones	3 al año
Información y digitalización			
OT 23	Mejorar la **relación digital de la ciudadanía** con la Agencia.	nº de nuevos elementos de comunicación con el ciudadano.	Meta 2023: Finalización completa de la implantación de cada uno de los nuevos elementos de comunicación: (Sede Electrónica, Carpeta Ciudadana, Oficinas en materia de registro)
		% reducción de consulta directas por desconocimiento del ciudadano al CAU	Meta 2021: Medición de numero de referencia Meta 2022: Reducir 10% Meta 2023: Reducir 20%

Objetivos de gestión

	Descripción	Indicador	Meta
Excelencia en la gestión			
OT 24	Disponer de **personal especializado** adecuado para atender las necesidades de la aviación civil.		
OO 24.1	Disminuir la dependencia de personal externo en las actividades de AESA.	Ratio Personal funcionario vs externo	Meta 2023: 55% personal funcionario; 45% personal externo.

		Descripción	Indicador	Meta
	OO 24.2	**Optimizar los procesos de cualificación** del personal incluyendo la formación, experiencia y conocimientos necesarios para ejercer las funciones encomendadas a AESA con eficacia y eficiencia.	Nº de personas que no asisten a acciones de formación/cualificaciones obligatorias.	Meta 2021: Inferior al 15%. Meta 2022: Inferior al 10%. Meta 2023: Inferior al 5%.
	OO 24.3	Mantener un nivel adecuado de conocimientos y experiencia, disminuyendo la **rotación de personal**.	TS Y2Y %Change: [ENTRADAS - SALIDAS PERSONAL / Nº PERSONAL INICIO AÑO] TS Turn-over rate: [SALIDAS / Nº PERSONAL INICIO AÑO]	Metas anuales: %Y2Y: superior al 5% anual. Tor: disminución 20% rate del año anterior.
OT 25		**Desarrollo de las capacidades informáticas de AESA y de su personal**		
	OO 25.1	Independencia en la infraestructura tecnológica del MITMA para que la Agencia tenga una mayor autonomía.	nº de servicios de infraestructura tecnológica independientes del MITMA	Meta 2021: 10% de los servicios Meta 2022: 50% de los servicios Meta 2023: 80% de los servicios
	OO 25.2	Reforzar las **competencias digitales de los empleados públicos** de AESA para mejorar el servicio prestado a los ciudadanos.	nº cursos de formación en competencias digitales en el plan de formación % de personal que ha recibido curso en competencias digitales	Meta 2021-2023: Crear un curso por año Meta 2021: Medición de % del personal que realiza este tipo de cursos Meta 2022-2023: Incremento del 20% del personal que asiste a este tipo de cursos cada año.
	OO 25.3	Impulsar la **digitalización** y prestación de servicios TIC para aumentar la eficacia y la eficiencia de la actuación administrativa	% aplicaciones dependientes de tecnologías obsoletas sustituidas % reducción número de aplicaciones de tramitación	Meta 2022: 20% Meta 2023: 40% Meta 2022: 10% Meta 2023: 20%
OT 26		Mejorar de la **eficiencia** de los procesos de AESA.		
	OO 26.1	Mejorar en la **estandarización** transversal.	% de procesos de inspección que utilizan el Procedimiento Estandarizado de Inspección	Meta 2022: Aprobar procedimiento estandarizado para inspecciones. Meta 2023: Al menos el 50%.
OT 27		Asegurar la adecuada **financiación** de AESA, optimizando los gastos.	Ingresos por tasa / gastos presupuestarios	Metas: 100% (2022 en adelante)
	OO 27.1	Mejora en la **planificación económica**	Grado de cumplimiento del plan de contratación y de encargos	Meta 2021: >70% Meta 2022-2023: >80%

	Descripción	Indicador	Meta
OO 27.2	Cumplir el presupuesto anual mediante la optimización de la ejecución de gastos.	% de ejecución del presupuesto de gastos	Metas 2021: >85%. Metas 2022-2023: >90%.

Objetivos de cooperación con otros Organismos e instituciones

	Descripción	Indicador	Meta
Posicionamiento nacional e internacional			
OT 28	Asegurar la participación continua en los principales grupos de trabajo a nivel nacional e internacional en materia de seguridad aérea y protección al usuario.	Nº de grupos de trabajo en los que se participa	2021: Determinar grupos principales 2022 - 23: Mantener nivel de participación
OT 29	Comenzar a posicionarse como referente en materia de colaboración y **cooperación internacional** en aviación civil	HH dedicadas a actividades relacionadas	Meta 2021: definir HH necesarias 2022-2023: Mantener HH definidas como necesarias
OO 29.1	Potenciar la colaboración con EASA en el marco del **Partnership Agreement**	HH dedicadas a actividades relacionadas.	Meta 2021: definir HH necesarias 2022-2023: Mantener HH definidas como necesarias

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 e incidentes 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 CIAIAC está formada por el Presidente, el Pleno y la Secretaría:

a. 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 para proceder a su nombramiento.

El secretario, por su parte, es un funcionario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también nombrado a propuesta del Ministro, que participará en las reuniones del Pleno con voz, pero sin voto.

b. **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 Jefe de Laboratorio Técnico de Registradores y un 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.

Los créditos presupuestarios de este programa contribuyen a la realización del ODS 3, que busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

Este objetivo, en las sociedades desarrolladas, está íntegramente relacionado con la seguridad de las personas en el uso de los medios de transporte.

Las comisiones de investigación técnica de accidentes tienen como finalidad prevenir accidentes, para lo que sus investigaciones analizan y determinan las causas que concurren en la producción de los mismos, y proponen la adopción de nuevas medidas que impidan su recurrencia.

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.
- 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.
- 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 rápido 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	**2020**		**2021**		**2022**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución prevista**	**Presu-puestado**
1. De resultados					
— Informes aprobados de accidentes e incidentes graves de aeronaves incluidas en el Reglamento (UE) 996/2010 **(nº)**		41	-	60	-
— Informes aprobados de accidentes e incidentes graves de aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) **(nº)**		13	-	20	-
2. De medios					
— Investigador Accidentes, técnico superior de aviación civil, técnico **(nº)**	16	16	16	16	17
— 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
— Recomendaciones de seguridad operacional emitidas **(nº)**		25	-	25	-
2. De medios					
— Investigador Accidentes, técnico superior de aviación civil, técnico **(nº)**	16	16	16	16	17
— 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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
— Informes Anuales elaborados **(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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	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 45AA. C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes

PROGRAMA 45AA

C01 I01 ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

La generación de entornos urbanos más accesibles e inclusivos, respirables y sostenibles, inteligentes y dinámicos exige la puesta en marcha de un plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en los entornos urbanos y metropolitanos, que persigue el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana y la mejora de la calidad del aire a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano.

Para ello es necesario impulsar la transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado o fomentar la movilidad activa, junto con el apoyo a las administraciones en las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como de herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad que redunden en la optimización del sistema en su conjunto.

Este Plan incluye adicionalmente el desarrollo de un nuevo marco normativo y de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga para el impulso del vehículo eléctrico, en línea con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

Prevé inversiones para el establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia y la transformación del transporte urbano y metropolitano; incentivos a la instalación de puntos de recarga, a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y a la innovación en electromovilidad, recarga e hidrógeno verde; y actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías ferroviarias.

Esta componente incluye la redacción y tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Dicha ley regulará aspectos para promocionar el transporte y la movilidad sostenibles, incluyendo temas relacionados con la fiscalidad, las inversiones,

los combustibles alternativos, digitalización e innovación, y con la financiación del transporte en general y el público y urbano en particular, así como permitirá mejorar las herramientas de gobernanza y colaboración entre distintas administraciones y con el sector privado, la academia y la sociedad civil en materia de movilidad y transportes.

Este componente contribuye al flagship 2. Recharge and refuel, al cumplimiento de los CSR 2019.3.2, 2020.3.2, 2020.3.3 y a la transición verde y la implementación del Marco Estratégico de Energía y Clima, en concreto a los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la penetración de energías renovables en el transporte, así como las medidas 2.1, 2.2 y 2.4 del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, y el objetivo de la neutralidad climática en el año 2050 que se establece en la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son, en términos generales, los siguientes:

- Acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones en todos los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia.
- La transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado. El transporte colectivo se ha visto muy afectado por la pandemia COVID debido a la mayor reticencia a compartir espacios entre los usuarios. Actualmente la utilización del transporte público se estima que está en un nivel del 55% respecto al año anterior a la irrupción de la pandemia. Sin embargo, es la opción de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental, económico y social para el transporte urbano y metropolitano. Urge por tanto incentivar la transformación de este sistema de transporte, de manera que sea atractivo para los potenciales usuarios.
- El impulso de inversiones para el fomento de la movilidad activa, así como otras medidas para contribuir a reducir el uso del coche privado (aparcamientos disuasorios, carriles priorizados, etc.), contribuyendo al objetivo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de cambio modal del 35% de los pasajeros-kilómetro que actualmente se realizan en vehículos privados.
- Facilitar a las administraciones las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad. Las herramientas digitales son clave para la optimización de la oferta de transporte y la gestión del tráfico, la flexibilización de la

hora punta, etc. Además, en España la movilidad es un ámbito de competencias en el que convergen tres administraciones: la local, la autonómica y la estatal. La digitalización de los datos de las distintas administraciones es condición sine qua non para facilitar la compartición de datos entre distintas administraciones mediante la implementación de un espacio compartido de datos entre las Administraciones, cuya creación se prevé en la Ley de Movilidad Sostenible, que facilitará la toma de decisión, la respuesta ante crisis y, en suma, el diseño de políticas de transporte y movilidad eficaces y eficientes.

- Promover la movilidad de peatones, ciclistas y otras nuevas formas de movilidad sostenible en las carreteras de titularidad estatal que han adquirido la condición de vía urbana, a través de intervenciones tendentes a reducir los espacios dedicados a los automóviles y a aminorar la velocidad de estos, con el objetivo último de reducir las emisiones a la atmósfera y la contaminación acústica. Con la cesión a los Ayuntamientos de estos tramos una vez realizadas las actuaciones de "humanización", también se persigue dotar de mayor eficiencia a estos en la gestión del viario urbano en sus municipios.

Adicionalmente, señales claras en el desarrollo de la movilidad eficiente y la electromovilidad a corto plazo contribuyen también al desarrollo de la cadena de valor nacional y europea en movilidad sostenible, clave en un contexto de recuperación económica.

Por último, este componente aborda también cuestiones de índole social como la perspectiva de género, la inclusión y la accesibilidad universal.

La Encuesta de Presupuestos Familiares (INE) identifica que las familias monoparentales (familias con un solo progenitor donde éste es la madre), así como personas residentes de origen extracomunitario tienen un gasto en transporte público superior a la media nacional, por lo que la disponibilidad de servicios de transporte público fiable y de calidad tiene impactos positivos de cara a una mejor cohesión social.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

C1.I1 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano

Esta línea consiste en el apoyo, mediante diversas líneas de subvenciones, a las inversiones a realizar por las entidades locales o comunidades autónomas, así como por empresas prestatarias de servicios de transporte público, públicas y privadas, para el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones, medidas de transformación sostenible y

digital del sistema de transporte público, fomento de la movilidad activa y otras medidas complementarias cuyo objetivo final sea una menor utilización del vehículo privado en los entornos urbanos y metropolitanos, en línea con las actuaciones previstas en sus planes de movilidad sostenible.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación atmosférica (PNCCA) recogen la medida de Cambio modal a modos de transporte más eficientes con impacto en el sector del transporte por carretera. Esta medida pretende reducir el uso del vehículo privado en entornos urbanos en un 35 % hasta 2030 y de los tráficos interurbanos del orden de un 1,5 % anual; el teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos.

El principal instrumento para este cambio modal en urbano es la creación de ZBE en núcleos urbanos con el objetivo de reducir el tráfico privado un 35%. Para ello, se trabaja en la generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia de la delimitación de zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes y la definición de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Con ello se pretende la transformación de las ciudades para garantizar la mejora de la calidad de vida a través de la mejora de la calidad del aire.

Esta línea de ayudas comprende un amplio abanico de actuaciones de diferente tipología para hacer posibles las inversiones en infraestructuras que posibiliten el cambio modal necesario. En este sentido, la participación y coordinación de todas las Administraciones territoriales, así como el concurso de la iniciativa privada, resultan fundamentales para movilizar inversiones.

La propia Comisión Europea ha constatado en su evaluación del paquete de movilidad urbana de 2013 la importancia de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para lograr “numerosos objetivos sociales ligados al transporte, en particular cuando se trata de la reducción de contaminantes del aire y emisiones de CO_2, reducción de la congestión y muertes y heridos por accidentes de tráfico en áreas urbanas”. Una medida fundamental de estos PMUS es el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Diversos estudios corroboran la importancia de las ZBE como herramienta para la mejora de la calidad del aire y el desempeño ambiental en las ciudades en las que se han implantado.

España cuenta con dos ejemplos de puesta en marcha de ZBE en Madrid y Barcelona. La ZBE de Barcelona sin embargo entró en funcionamiento muy poco tiempo antes de la pandemia causada por el COVID-19, por lo que aún es prematuro analizar su

desempeño. En relación a la ZBE en Madrid, Madrid Central, de acuerdo con la modelización llevada a cabo por la Universidad Politécnica de Madrid, se espera que conlleve una reducción del 40% de las emisiones de NO_2 en el centro de la ciudad. Esta reducción de emisiones en la zona más congestionada de Madrid mejorará significativamente la contaminación de toda la ciudad.

Además, tal y como se expone en el estudio de la Federación Europea de Ciclistas, las ZBE no sólo logran importantes beneficios en términos de calidad del aire, sino que también contribuyen a desarrollar ciudades más inclusivas y a perfilar un futuro verde que deje de basarse en los combustibles fósiles. Cada ciudad sigue sus propios modelos. Por ejemplo, Milán tiene distintos modelos de ZBE y restricciones estacionales, y aun así ha logrado reducir las emisiones de NO_2 en un 10% y el tráfico de entrada en un 30%. Madrid ha logrado reducciones de NO_2 de hasta el 32% y Berlín del 20% y en Londres se redujeron un tercio, acompañando esta medida de un incremento de los carriles bici.

Por estos motivos se diseña una línea de ayudas que permite flexibilidad a cada municipio en la elección de las acciones concretas que se desarrolla. El establecimiento de ZBE debe complementarse con otras medidas de transformación del transporte urbano que permitan fomentar el uso de las soluciones más sostenibles (transporte colectivo, movilidad activa), en detrimento del vehículo privado, así como incrementar la penetración de las tecnologías más limpias en los vehículos. Esto también se produjo en el caso de Madrid, donde su Ayuntamiento acompañó la puesta en marcha de la ZBE de otras medidas complementarias (Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, y actualmente plan Madrid 360) mediante fomento del transporte público, renovación del parque de vehículos hacia vehículos limpios, ampliación de carriles bici, etc., para incrementar los resultados de la ZBE (se buscan reducciones de un 15% adicional en los NO_x) y lograr que la reducción de emisiones contaminantes se hiciera extensiva a toda la ciudad y a la corona metropolitana. Con el fin de apoyar el despliegue de estas medidas, se constituirán diversas líneas de subvenciones atendiendo al reparto competencial de nuestro país.

Así, se establecen cuantías de ayudas a proyectos a financiar directamente por CC.AA en base a sus competencias. Estas ayudas serán de concesión directa mediante un reparto territorializado de las mismas que se realizará en el seno de la Conferencia Nacional de Transporte, principal mecanismo de concertación entre el Estado y las CC.AA en materia de transporte.

En segundo lugar, se articulan líneas de ayudas dirigidas a los Ayuntamientos, siendo estos la administración principalmente responsable de la puesta en marcha de las políticas de transporte urbano, implantación de ZBE, gestión del transporte público,

ordenación de la movilidad, etc. Para ello se establecen subvenciones en régimen de concurrencia competitiva, de manera que se financien los mejores proyectos.

Finalmente, se establece una línea de apoyo a empresas de transporte de viajeros y mercancías que será gestionada a través de las CC.AA en base al reparto competencial vigente. Se trata de ayudas directas en función de las actuaciones a realizar (adquisición de vehículos, instalación puntos de recarga, etc.).

Si bien se establece un reparto de fondos para cada línea de ayudas (a CC.AA – 900 millones; a Ayuntamientos – 1.500 millones; a empresas – 400 millones), dentro de cada línea no se establecen limitaciones de presupuesto entre las distintas sublíneas, a excepción de aquellas definidas dentro de la línea de ayuntamientos relacionados con el cumplimiento de unos % específicos de contribución al cambio climático, según se detalla a continuación. Se busca financiar los proyectos que más interés despierten entre los posibles beneficiarios, sin establecer límites a priori, con el fin de maximizar el uso de los fondos. Además, un mismo proyecto podría aglutinar actuaciones de distintas sublíneas. A modo de ejemplo, un Ayuntamiento podría solicitar ayudas para un proyecto de construcción de carril bici, compra de autobuses eléctricos y una app para mejorar la información a los viajeros e incrementar así el uso del transporte público.

En el caso de las convocatorias para financiar actuaciones a ayuntamientos se garantizarán que, al menos, 310 millones de euros (del total de 1.500 millones) se destinan a financiar las actividades que mayor impacto ambiental logran de acuerdo a la metodología de seguimiento de acción por el clima (*climate tracking*) de la Comisión Europea, que son: adquisición de autobuses cero emisiones (eléctricos, híbridos), instalación de puntos de recarga para el funcionamiento de dichos autobuses y actuaciones en infraestructura ciclista (carril bici, aparcamientos seguros, sistemas de alquiler de bicicletas públicas, etc.).

A continuación, se desarrollan las distintas líneas de ayudas incluidas en esta inversión:

1. Transferencias a Comunidades Autónomas para inversiones a realizar directamente por ellas, en base a sus competencias. Importe aproximado: 900 millones de euros.

Con cargo a estas transferencias, y previendo financiación del 100% de los costes, las CC.AA podrán acometer proyectos de inversión en actuaciones de titularidad autonómica que contribuyan al objeto de creación o funcionamiento de zonas de bajas emisiones en los entornos metropolitanos o a la transformación digital o sostenible del transporte. Ejemplos de proyectos elegibles pueden ser:

- Medidas destinadas a la priorización del transporte colectivo
- Aparcamientos disuasorios.
- Mejoras en estaciones de autobús (mejoras en sostenibilidad o digitalización).
- Mejoras en el transporte ferroviario de competencia autonómica (metros, ferrocarriles…) en entornos urbanos y metropolitanos.
- Proyectos relacionados con redes de carriles reservados para bicicletas y otra infraestructura ciclista (aparcamientos, etc).
- Proyectos de itinerarios peatonales.
- Actuaciones de mejora de la accesibilidad del sistema de transporte público.
- Proyectos de digitalización, siempre que sean complementarios a medidas u otros proyectos de transporte sostenible y redunden en el fomento del transporte más sostenible, contribuyendo así a la reducción de emisiones. Por ejemplo: implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, implantación de proyectos de movilidad como servicio, implantación de soluciones de ticketing (pago integrado), aplicaciones de ayuda a la gestión de la movilidad y el análisis de la información.
- Apeaderos u otras instalaciones que resulten necesarias para la ampliación del sistema metropolitano de transporte ferroviario.
- Proyectos no incluidos en los apartados anteriores que supongan una mejora en la calidad del aire; faciliten la reducción de necesidad de uso de vehículo privado; supongan incremento de uso de transporte público;
- Medidas de fomento de la movilidad activa y saludable.

Estas actuaciones deben realizarse por parte de las CC.AA con el fin de contribuir a la transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano y al funcionamiento de las ZBE que sean implantadas en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, aunque las actuaciones no se sitúen estrictamente en estos términos municipales. Por ejemplo, un aparcamiento disuasorio puede contribuir a disminuir el tráfico de entrada a un núcleo urbano, pero localizarse fuera de dicho núcleo urbano. Esto se debe a que, con estas actuaciones, se busca lograr el mayor efecto posible en la mejora de la calidad del aire, emisiones de GEI y otros efectos (siniestralidad, ruido, etc.), lo que se logra actuando sobre los grandes núcleos de población.

2. Transferencias a Ayuntamientos para inversiones en base a sus competencias. Importe aproximado: 1.500 millones de euros.

Se establecerán diversas convocatorias de subvenciones dirigidas a Ayuntamientos, en concurrencia competitiva, para financiar las siguientes tipologías de proyectos:

a) **Proyectos de tipo "global" para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, que recojan el conjunto de inversiones que requiere esa implantación**. Serían ejemplos de proyectos subvencionables: sistemas de control de accesos (señalización, puntos de control con cámaras, puntos de control con barreras); sistemas de comunicaciones; sistemas de gestión y centro de control, servidores y software de bases de datos de autorizados y no autorizados excepciones, conexión de acceso a registros públicos - por etiqueta de vehículo, por aparcamiento, residentes, visitas, transporte público, carga y descarga - etc.; sensores y medidores (de calidad del aire, de CO_2, de emisiones de vehículos individualizados, de ruido, etc.); sistemas de "enforcement" (sistemas de control de infracciones y de gestión de sanciones); sistemas embarcados de control de infracciones de aparcamiento, vehículos no autorizados, emisiones (por ejemplo, de vehículos con filtro de partículas defectuoso o de vehículos enchufables que circulan sin batería); otros sistemas de información y gestión de la ZBE (puntos de medida de tráfico distintos a los puntos de control de accesos, información en tiempo real de plazas de parking, información en tiempo real de calidad del aire y nivel de restricciones, información en tiempo real de itinerarios y tiempos de recorrido, generación de informes y alarmas, modelización predictiva del tráfico y la calidad del aire, etc.); sistemas innovadores o prototipos de movilidad personal. La financiación podría incluir la consultoría para diseño del proyecto siempre que constituya una parte del proyecto global (no son subvencionables trabajos de consultoría aislados).

b) **Medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso a la movilidad saludable**. Ejemplos de proyectos financiables en esta categoría son: plataformas y carriles de priorización (o exclusividad) para transporte colectivo; plataformas y carriles reservados para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal mediante nueva construcción o nuevos trazados; adecuación de vías y espacio urbano para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal (ej. mediante señalización, pavimento diferenciado, elementos de separación, etc.); adecuación de espacios urbanos

para la implementación de zonas e itinerarios peatonales y mejora de la accesibilidad (por ejemplo, en entornos históricos y artísticos, en zonas comerciales, en "supermanzanas", con pasarelas en permeabilización de barreras como ferrocarril, autopistas, ríos, con ascensores y otras instalaciones de movilidad vertical en zonas de desniveles importantes); proyectos para calmar el tráfico (mediante señalización, actuaciones en la infraestructuras, establecimiento de zonas de velocidad menor de 30 km/h, supermanzanas, establecimiento de zonas de prioridad peatonal, etc.); Actuaciones de mejora de la accesibilidad (personas con movilidad reducida o cualquier discapacidad) del sistema de transporte público; aparcamientos disuasorios de competencia municipal y zonas de estacionamiento regulado; intercambiadores y otras actuaciones de movilidad sostenible que mejoren la intermodalidad, tanto entre medios de transporte colectivo como con vehículos de última milla (actuaciones en intercambiadores, aparcamientos disuasorios, cabeceras de línea, provisión de bicicletas u otros vehículos de última milla en estos puntos); aparcamientos seguros de bicicletas y VMP; implantación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal; implantación de sistemas de transporte a la demanda, en zonas periurbanas de menos densidad; facilitación de la distribución urbana de mercancías sostenible (minihubs, centros de consolidación urbana, puntos de recogida, implantación de zonas de carga y descarga y sistemas para su gestión, etc.); fomento del transporte ferroviario de competencia local, infraestructura o medidas tecnológicas que incentiven su uso; compra/renovación de material rodante ferroviario para servicios de competencia local.

c) **Proyectos de transformación de flotas de transporte público**, con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Directiva de Vehículos Limpios. No solo se financiaría la adquisición de vehículos limpios (autobuses eléctricos y de hidrógeno), sino también un plan integral incluyendo: la adquisición de autobuses M2 ó M3 con tecnologías eléctrica con batería o eléctrica con pila de hidrógeno; la instalación de puntos de recarga eléctrica para flotas de autobuses; la adaptación de cocheras (si se demuestra necesario para la instalación de puntos de recarga) y la consultoría para diseño del proyecto de electrificación y adaptación del plan de explotación (diseño de trayectos, adecuación de la conducción a condiciones climáticas, sistema de gestión de flotas, etc.). En esta línea no se incluye la financiación de autobuses de tecnologías diésel ni de gas.

d) **Proyectos de digitalización que contribuyan a la reducción de emisiones en el transporte urbano**. Para ello se contemplan dos tipos de proyectos: 1) aquellos que redunden en la mejora del servicio y de la experiencia de usuario del transporte público y para facilitar el acceso al transporte de personas con discapacidad (herramientas de planificación de viajes y mejora de la información del transporte, mejora de los procedimientos de ticketing y pago en transporte urbano, tecnologías aplicadas para facilitar el acceso al transporte a personas con movilidad reducida o cualquier tipo de discapacidad o necesidad especial), con el fin de hacer el transporte público más atractivo y accesible a todos los ciudadanos como alternativa al transporte privado y que, por tanto, se contribuya a lograr una disminución de las emisiones y 2) aquellos que mejoren la gestión de las Administraciones (proyectos de gestión inteligente y sostenible del tráfico y la movilidad, proyectos para proveer información de oferta de transporte al Punto Nacional de Acceso a la Información Multimodal, sistemas de transporte a la demanda, proyectos de sistemas de información de la movilidad, etc.) Herramientas de digitalización, en suma, que contribuyan a mejorar la eficiencia del sistema de transporte publico contribuyendo así igualmente a que sea más sostenible y que potencien el uso del transporte colectivo por los ciudadanos frente a otras alternativas menos sostenibles, especialmente frente al vehículo privado, a través de herramientas facilitadoras y de intermodalidad.

Todos los proyectos financiados bajo esta línea deberán contribuir a la reducción de emisiones GHG del transporte urbano, de forma que las mismas puedan acogerse al código “76bis Digitalisation of transport when dedicated in part to GHG emissions reduction: urban transport”.

Estas ayudas se destinarán a Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, y bajo determinadas condiciones, también pueden destinarse a Ayuntamientos entre 20.000 y 50.000 habitantes. El objetivo es acelerar la implantación de ZBE en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, así como contribuir a la transformación digital y sostenible del transporte urbano de personas y mercancías con medidas que complementen estas ZBE. Así, los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia podrán presentar proyectos que respondan a cualquier tipología mencionada (a, b, c o d), al ser estos los municipios los que tienen más necesidad de mejorar la calidad del aire y mayor capacidad de lograr reducciones significativas en sus emisiones de GEI. Adicionalmente, los municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes con algunos

requisitos adicionales (por ejemplo, proveer servicios de transporte público), podrán optar a las ayudas de las tipologías c o d, que contribuyan a hacer más limpio, accesible y eficiente su sistema de transporte público.

Los Ayuntamientos presentarán a las convocatorias sus proyectos que pueden incluir acciones subvencionables de cualquier tipología mencionada (según tengan derecho en función de su tamaño) que respondan a las necesidades de cada término municipal. Los proyectos presentados serán evaluados en función de su impacto, calidad, madurez y relevancia y sólo los mejor valorados accederán a la financiación, que puede alcanzar el 80% de los costes. También se valorará en estos proyectos la contribución a la cohesión social y perspectiva de género y se fomentará la colaboración entre distintos Ayuntamientos.

Como ya se ha mencionado previamente, del total de 1.500 millones destinados a esta línea, al menos 310 millones se destinarán a actuaciones de adquisición de flotas de vehículos cero emisiones para transporte urbano (eléctrico, hidrógeno), instalación de puntos de recarga para dichas flotas e inversiones en infraestructura ciclista.

Como resultado de esta línea se conseguirá que a finales de 2025 al menos 100 áreas urbanas se hayan beneficiado de los proyectos para la reducción de emisiones incluidos en esta línea.

3.Transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte, excluidas las de titularidad municipal. Líneas de ayudas a convocar por cada CA en su ámbito territorial. Importe aproximado: 400 millones de euros.

El diseño de este sistema de incentivos para la renovación de la flota de vehículos industriales en España tiene como objetivos:

- Incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales en España, especialmente de tecnologías que proporcionen cero emisiones en el transporte (Tank to Wheel), que redundará además en una mayor eficiencia en el uso de recursos, disminución de la dependencia a combustibles fósiles importados y mayor competitividad de las empresas en una situación actual especialmente comprometida.
- La renovación del parque de vehículos, especialmente necesaria en el caso de vehículos pesados de transporte de mercancías.

- Un impulso a la reactivación del tejido industrial y del sector de la automoción en España. Es un sector que tiene una importancia vital para el PIB del país, especialmente en un momento en que otros sectores, particularmente el turismo, se encuentran sin posibilidad de aportar músculo a la recuperación económica española.
- El desarrollo del transporte intermodal como medio alternativo y complementario al transporte por carretera.

En cuanto al primer objetivo de incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales, resulta absolutamente necesario disminuir las emisiones del transporte en España para cumplir con los objetivos europeos en materia de cambio climático, además de mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades. En este sentido, los vehículos pesados suponen algo más de un cuarto de todas las emisiones GEI procedentes de la carretera en España, y alrededor de un 8% de las emisiones totales de nuestro país.

Sin embargo, la madurez tecnológica del sector de vehículo industrial (autobuses M2, M3 y camiones N2, N3) no ha alcanzado las cotas de madurez que sí han logrado los turismos, y vehículos ligeros de transporte de mercancías.

Mientras que la oferta (y las ventas) de vehículos ligeros híbridos enchufables o eléctricos puros ha despegado, dicha oferta es mucho más escasa en el ámbito del vehículo industrial, con la excepción del ámbito urbano y especialmente en el caso de autobuses. Existen vehículos pesados para el transporte de mercancías que son eléctricos puros, aunque la oferta aún es escasa y muy elevada en cuanto a los costes de adquisición. Estos vehículos están muy circunscritos al ámbito urbano, pues tienen tonelajes medios y autonomías bajas (entre 120 y 300 km) que no pueden suplir a las flotas actuales salvo en nichos muy determinados. Puede parecer que con una autonomía de 300 km ese vehículo eléctrico podría sustituir al vehículo habitual de transporte pesado de mercancías de distribución urbana, pero no puede obviarse el hecho de que la mayoría de esos vehículos en la actualidad tienen un número de trayectos elevado (aunque de poca distancia) y el tiempo disponible entre ellos no permite la mayoría de las veces realizar una recarga total del vehículo.

Además, la infraestructura de carga necesaria para esas recargas ha de ser específica, con unas características de potencia y funcionalidad distintas a los de los turismos.

Por tanto, el sistema intentará incentivar la compra de esos vehículos pesados eléctricos para la distribución urbana, tratando de encontrar ese nicho donde la adquisición de estos vehículos para dar el servicio necesario en las mejores condiciones de sostenibilidad, ampliando el conocimiento sobre esta tecnología en el sector y así generar más oferta y demanda.

En el caso de autobuses, la autonomía de los eléctricos puros es de alrededor de 200 km, lo que limita muchos de sus usos posibles y condiciones de utilización. Por tanto, en el sector del transporte de mercancías y pasajeros de largo recorrido no hay oferta de vehículos eléctricos y los modelos de hidrógeno están aún en fase de experimentación. Existen algunas alternativas de vehículos híbridos enchufables para medio/largo recorrido, cuya adquisición se tratará también de incentivar.

Sí existen alternativas como el uso del gas (GNC y GNL) que si bien pueden ofrecer unas mejoras escasas, resultan interesantes a nivel de “tank to Wheel”, con alrededor de hasta un 15% menos de emisiones de GEI que el diésel Euro VI. Además, los vehículos de gas pueden utilizarse con biocombustibles, cuyo porcentaje en el mix energético español irá en incremento gracias a la aplicación de otros componentes del Plan de Recuperación. Estas ayudas se gestionarán por parte de las Comunidades Autónomas, previa transferencia de fondos realizada desde el Estado, siguiendo unos criterios de reparto para cada Comunidad Autónoma que serán acordados en Conferencia Sectorial. Las CC.AA gestionarán y abonarán las ayudas a las empresas de transporte según los vehículos inscritos en sus respectivos territorios.

La línea en su conjunto se divide en las siguientes sub-líneas, todas ellas de ayudas directas, esto es, la cuantía de las ayudas estará fijadas de antemano en función de la acción subvencionada, y los solicitantes podrán optar a ellas en orden de llegada hasta que se acaben los fondos:

a) **Línea de ayudas para el cambio de flota de vehículos de transporte de viajeros y mercancías de cero o bajas emisiones**, como por ejemplo híbrido simple, REEV y PHEV, GLP, GNC, GNL o BIfuel, BEV, Hidrógeno (FVC, FCHV). Se establecen ayudas directas para la adquisición de este tipo de vehículos por parte de las empresas privadas que efectúan transporte.

   En todo caso, todos los camiones subvencionados serán vehículos de cero emisiones o de bajas emisiones de conformidad el Reglamento 2019/1242, así como vehículos GNL/GNC que puedan utilizarse con biogás o biometano, garantizando que se cumplen los criterios de la Directiva de Energía Renovable

2018/2001/EU (REDII) y sus actos de desarrollo y asegurando que la medida es complementada por otras que incrementen el porcentaje de los biocombustibles en el mix nacional incluidas en otro componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Finalmente, podría ser financiable también operaciones de “retrofit” entendidas como la modificación que se realiza sobre la unidad de potencia de un vehículo de las categorías N2, N3, M2 o M3 matriculado en España, originalmente propulsado al 100% por combustible diésel o por gasolina, para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico o de hidrógeno. Esta ayuda no supone ningún incentivo a la compra de nuevos vehículos diésel o gasolina, ya que se dirige solo a vehículos ya matriculados, ni incentiva el mantener vehículos demasiado antiguos en la carretera con peor desempeño ambiental, ya que se exigirá una antigüedad de menos de 10 años.

Si bien una gran parte de la línea se destina a la financiación de vehículos limpios (eléctrico, hidrógeno), que podrían haberse etiquetado con el código 074, por ser conservadores se ha optado por asignar un coeficiente del 0% en términos de climate tagging.

b) **Línea de ayudas para la implantación de infraestructura de repostaje de vehículos industriales con combustibles alternativos (eléctrica, GNL, GNC, biometano)**.

La transformación de las flotas hacia modos de propulsión con energías alternativas requiere acciones más allá de la adquisición de vehículos nuevos. Por ello, se incluye una línea de ayudas a empresas de transporte para instalación de puntos de recarga eléctrica y de suministro de gas natural para sus propias flotas. Tanto la electricidad como el gas natural pertenecen a la relación de combustibles alternativos incluidos en la Directiva 2014/95 y requieren apoyo en el despliegue de infraestructuras de suministro. El uso de gas natural permite el empleo de biometano, contribuyendo a los objetivos de uso de energías renovables en el transporte. Las empresas pueden optar por dar acceso público a sus instalaciones, contribuyendo de esa manera al despliegue de una red suficiente de puntos de suministro, aspecto clave para el despegue de las energías alternativas para el transporte.

Si bien una gran parte de la línea se destina a la financiación de puntos de recarga eléctricos, que podrían haberse etiquetado con el código 073, por ser

conservadores se ha optado por asignar un coeficiente del 0% en términos de climate tagging.

c) **Línea de ayudas a empresas para adquisición o adaptación de remolques y semirremolques para transporte intermodal**.

Se trata de una línea de ayudas a empresas privadas para adquisición o adaptación de remolques y semirremolques, fabricados según la norma UIC 596-5, de manera que resulten aptos para su empleo en autopistas ferroviarias (sistema vagón poché), con el fin de promover la intermodalidad con el modo ferroviario y lograr así reducir el tránsito de camiones por las carreteras. Este sistema de vagón requiere la carga y descarga vertical de los semirremolques mediante pórtico grúa, para ello se requiere una configuración especial de su estructura para soportar los esfuerzos y contar con los puntos de enganche para izarlos. El impulso de las autopistas ferroviarias requiere de la disponibilidad en el mercado de semirremolques que cumplan estas características. Estos semirremolques tienen un sobrecoste respecto de los semirremolques estándar por lo que se considera necesario incentivar su compra.

Estos remolques y semirremolques son en todo caso tecnológicamente neutros respecto al combustible utilizado en la cabeza tractora que los propulse (no son vehículos tractores, son unidades de transporte intermodal). El objetivo es trasladar a las autopistas ferroviarias el transporte de mercancías de largo recorrido.

4.Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos.

Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos, en función de su valor residual y del cálculo de costes externos evitados al retirar de la circulación dicho vehículo. La magnitud de costes externos evitados depende de la antigüedad (que a su vez determina el estándar Euro del vehículo y, por tanto, la cantidad de contaminantes que se emiten por kilómetro recorrido), y la asunción de los kilómetros que le faltan por recorrer al vehículo según su edad.

El objetivo es retirar de la circulación aquellos vehículos más antiguos y, por tanto, más contaminantes y menos seguros. Se contribuye de esta forma a rejuvenecer la edad media del parque y a disminuir las emisiones del transporte en España para cumplir con los objetivos europeos en materia de cambio climático, además de mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades, entre otros problemas

derivados de la actividad del transporte. Estas ayudas no estarán vinculadas a la adquisición de vehículos nuevos, por lo que no hay riesgo de incumplimiento de los requisitos de DNSH. El objetivo perseguido es retirar los vehículos más contaminantes de las carreteras, y no incentivar la compra de nuevos vehículos.

De forma adicional en esta línea de inversiones se incluye una partida de, en torno a 11,3 millones de euros relacionados con los gastos necesarios para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea.

Por último, se incluye como una sublínea de inversión de en torno a 105 millones de euros, el desarrollo de actuaciones de “humanización” y calmado del tráfico en travesías de la Red de Carreteras del Estado de titularidad estatal; se trata de carreteras que han alcanzado condiciones de vía urbana. Se contemplan intervenciones como la implantación de aceras o ampliación de las existentes, construcción de bulevares, eliminación de cruces a distinto nivel, construcción de carriles bici, implantación de arbolado y zonas verdes, reducción de zonas de aparcamiento.... Una vez concluidas estas actuaciones, la titularidad de estos tramos será cedida a los Ayuntamientos de los municipios, para una gestión más directa y eficiente del viario ya integrado en la trama urbana. Esta sublínea de inversión la emprenderá el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en las carreteras de su competencia.

El plazo para la ejecución de estos gastos estará limitado exclusivamente al plazo máximo definido por la Comisión para la ejecución del plan, agosto 2026.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo	0	619	1.121	633	14	13	11	2.411
Otra financiación	0	618	1.602	580	0	0	0	2.800
Total	0	1237	2.723	1213	14	13	11	5.211

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito: **Promulgación de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte**

- **Indicadores cualitativos**: Disposición de la Ley por la que se establece su entrada en vigor. Segundo semestre de 2023.

- **Descripción**: Entrada en vigor de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte para mejorar la planificación, la coordinación y la eficiencia de las políticas de transporte público, apoyar la digitalización del transporte y el uso del transporte público y establecer un sistema de financiación para la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras públicas y que internalice los costes medioambientales.

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible**.

- **Meta**: 400 millones de euros en el segundo semestre de 2022.
- **Descripción**: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos relacionados con adquisiciones por parte de municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán asignarse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa.

  Los criterios de selección garantizarán que, del objetivo presupuestario total de 1 500 000 000 EUR, al menos 310 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1 190 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por las Comunidades Autónomas de al menos 900 millones EUR destinado a fomentar la movilidad sostenible**.

- **Meta**: 900 millones de euros en el segundo semestre de 2023.
- **Descripción**: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos asociados a adquisiciones por parte de las Comunidades Autónomas. Los proyectos y

subvenciones adjudicados y las adquisiciones realizadas por las Comunidades Autónomas deberán:

1) contribuir a fomentar la movilidad sostenible proporcionando subvenciones a empresas privadas para: a) desguazar los vehículos pesados antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano); las subvenciones deben concederse con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

2) contribuir a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia apoyando a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa; e) el incentivo de la penetración en España de tecnologías de cero emisiones en el ámbito del transporte; f) aparcamientos disuasorios a las afueras de dichos municipios y capitales de provincia que reduzcan el tráfico en el centro urbano; g) la ampliación o actualización de la red de transporte ferroviario (metro o tren); h) proyectos de digitalización, siempre que sean complementarios a medidas que redunden en el fomento de un transporte más sostenible, como, por ejemplo, la implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, implantación de proyectos de movilidad como servicio, proyectos de mejora del ticketing intermodal o interservicio y proyectos de ayuda a la gestión de la movilidad y el tráfico, y el análisis de la información para mejorar la eficiencia del sistema de transporte; y i) cualquier otro proyecto que: 1) suponga una mejora en la calidad del aire, especialmente en zonas urbanas; 2) facilite la reducción de necesidad de uso de vehículo privado en zonas urbanas y metropolitanas; 3) suponga un incremento de uso de transporte público; y 4) incentive la movilidad activa y saludable. Los criterios de selección garantizarán que al menos 900 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático

con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Objetivo: **Proyectos finalizados de fomento de la movilidad sostenible, especialmente en zonas urbanas y metropolitanas**

- **Meta**: 25 proyectos en el segundo semestre de 2023.
- **Descripción**: Al menos 25 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados, en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50 000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20 000 y 50 000 habitantes.

  Son proyectos de fomento de la movilidad sostenible los siguientes:
  i) Proyectos desarrollados por municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenibles en municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán concederse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa. Un proyecto es un conjunto de actividades definidas, interrelacionadas y coordinadas, realizadas con un objetivo común dentro de determinados plazos y límites presupuestarios, para las que se solicita una subvención. Un municipio puede desarrollar más de un proyecto.
  ii) Proyectos de fomento de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas desarrollados por las Comunidades Autónomas. Concierne a las tipologías a) a i) especificadas en la inversión 1 del componente 1. Las zonas urbanas y metropolitanas se definen como municipios con más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y, en determinadas condiciones, municipios de más de 20 000 habitantes. Cada Comunidad Autónoma puede desarrollar más de un proyecto.
  iii) Proyectos de subvención a empresas privadas para: a) desguazar vehículos antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano). Deben subvencionarse al menos

8 500 vehículos pesados o puntos de repostaje para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad sostenible. Las subvenciones deben concederse de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible.**

- **Meta**: 1500 millones en el segundo semestre de 2024.
- **Descripción**: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos relacionados con adquisiciones por parte de municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán asignarse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa.

  Los criterios de selección garantizarán que al menos 310 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1 190 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

  (Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2022).

Objetivo: **Proyectos finalizados de fomento de la movilidad sostenible, especialmente en zonas urbanas y metropolitanas.**

- **Meta**: 280 proyectos en el segundo semestre de 2025.
- **Descripción**: Al menos 280 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados en zonas urbanas y metropolitanas, para contribuir a la movilidad sostenible en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50 000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20 000 y 50 000 habitantes.

Son proyectos de fomento de la movilidad sostenible los siguientes:

i) Proyectos desarrollados por municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán concederse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa. Un proyecto es un conjunto de actividades definidas, interrelacionadas y coordinadas, realizadas con un objetivo común dentro de determinados plazos y límites presupuestarios, para las que se solicita una subvención. Un municipio puede desarrollar más de un proyecto.

ii) Proyectos de fomento de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas desarrollados por las Comunidades Autónomas. Concierne a las tipologías a) a i) especificadas en la inversión 1 del componente 1. Las zonas urbanas y metropolitanas se definen como municipios con más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y, en determinadas condiciones, municipios de más de 20 000 habitantes. Cada Comunidad Autónoma puede desarrollar más de un proyecto.

iii) Proyectos de subvención a empresas privadas para: a) desguazar vehículos antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano). Deben subvencionarse al menos 3 000 vehículos pesados o puntos de repostaje o de recarga para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad sostenible. Las subvenciones deben concederse de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

(Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023)

Objetivo: **Carreteras estatales mejoradas en zonas urbanas para fomentar nuevos tipos de movilidad**

- **Meta**: Al menos 34 carreteras estatales mejoradas, en el cuarto trimestre de 2025.

- **Descripción**: Al menos 34 carreteras estatales mejoradas mediante la construcción de nuevos carriles bici, la ampliación de las zonas peatonales, la reducción de las zonas de aparcamiento o la mejora de la seguridad en los cruces.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 45AC. C01.I03 Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías.

PROGRAMA 45AC

C01 I03 ACTUACIONES DE MEJORA DE LA CALIDAD Y FIABILIDAD EN EL SERVICIO DE CERCANÍAS

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español trata cuestiones relativas a la calidad del aire, que afecta sobre todo a las mayores áreas metropolitanas y que en 2018 estuvo detrás de la muerte prematura de más de 20 000 personas en España. El objetivo general de las reformas e inversiones de este componente es lograr la transición a una movilidad urbana limpia, segura e inteligente. Los objetivos específicos de este componente son:

- acelerar la penetración de la movilidad eléctrica y la delimitación de zonas de bajas emisiones en todos los municipios de más de 50 000 habitantes y en las capitales de provincia;
- fomentar la movilidad activa, así como otras medidas para ayudar a reducir el uso de coches privados;
- impulsar la transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado;
- mejorar la calidad y fiabilidad de los servicios ferroviarios de corta distancia para aumentar su uso efectivo en entornos metropolitanos, en detrimento del vehículo privado;
- optimizar la gestión del tráfico y facilitar la toma de decisiones para promover una movilidad más limpia.

El componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de la inversión pública y privada y de la transición ecológica (recomendación específica por país 3 de 2020), al fomento de las inversiones en innovación y eficiencia energética (recomendación específica por país 3 de 2019) y al refuerzo de la cooperación entre las Administraciones (recomendación específica por país 4 de 2019).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son, en términos generales, los siguientes:

- Acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones en todos los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia.
- La transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado. El transporte colectivo se ha visto muy afectado por la pandemia COVID debido a la mayor reticencia a compartir espacios entre los usuarios. Actualmente la utilización del transporte público se estima que está en un nivel del 55% respecto al año anterior a la irrupción de la pandemia. Sin embargo, es la opción de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental, económico y social para el transporte urbano y metropolitano. Urge por tanto incentivar la transformación de este sistema de transporte, de manera que sea atractivo para los potenciales usuarios.
- El impulso de inversiones para el fomento de la movilidad activa, así como otras medidas para contribuir a reducir el uso del coche privado (aparcamientos disuasorios, carriles priorizados, etc.), contribuyendo al objetivo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de cambio modal del 35% de los pasajeros-kilómetro que actualmente se realizan en vehículos privados.
- Facilitar a las administraciones las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad. Las herramientas digitales son clave para la optimización de la oferta de transporte y la gestión del tráfico, la flexibilización de la hora punta, etc. Además, en España la movilidad es un ámbito de competencias en el que convergen tres administraciones: la local, la autonómica y la estatal. La digitalización de los datos de las distintas administraciones es condición sine qua non para facilitar la compartición de datos entre distintas administraciones mediante la

implementación de un espacio compartido de datos entre las Administraciones, cuya creación se prevé en la Ley de Movilidad Sostenible, que facilitará la toma de decisión, la respuesta ante crisis y, en suma, el diseño de políticas de transporte y movilidad eficaces y eficientes.

- Inversión en actuaciones ferroviarias que impliquen una mejora real en la calidad y fiabilidad del servicio y, con ello, un incremento del uso efectivo del ferrocarril como modo de transporte en entornos metropolitanos, en detrimento del vehículo privado. Esta inversión se dirigirá a la mejora del servicio de Cercanías, que utilizan más de 400 millones de viajeros cada año, siendo una pieza fundamental del transporte metropolitano en estas poblaciones.
- Acelerar la penetración de la movilidad eléctrica, a través de medidas de apoyo para la adquisición de vehículos eléctricos y un plan de puntos de recarga, para lograr una flota de al menos 250.000 vehículos eléctricos enchufables y entre 90.000 y 110.000 nuevos puntos de recarga hasta 2023, con una señal clara de progresiva incorporación continuada a partir de 2023 para cumplir los objetivos de 2030. En concreto, esta actuación contribuye al flagship Recharge and Refuel, contribuyendo mediante una combinación de medidas normativas o reformas, inversiones y señales claras a corto, medio y largo plazo, al despliegue de infraestructura de recarga en el país y la Unión.

Adicionalmente, señales claras en el desarrollo de la movilidad eficiente y la electromovilidad a corto plazo contribuyen también al desarrollo de la cadena de valor nacional y europea en movilidad sostenible, clave en un contexto de recuperación económica.

Por último, este componente aborda también cuestiones de índole social como la perspectiva de género, la inclusión y la accesibilidad universal.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

Las actuaciones de este programa son las siguientes:

Concepto	**Descripción**	**Importe PGE 2022 (miles de euros)**
742 (ADIF)	Inversiones en infraestructuras de Cercanías ferroviarias (ADIF)	559.118
746 (ADIF-AV)		40.362

Se incluyen inversiones a lo largo de todo el territorio nacional en aquellos núcleos de población que cuentan con servicios ferroviarios de proximidad. Las actuaciones consideradas comprenden la mejora de los distintos subsistemas que conforman el sistema ferroviario incluidas las estaciones.

La totalidad de inversiones incluidas en el Plan suponen la mejora de subsistemas asociados a líneas ya electrificadas o, en mucha menor medida (menos de un 5%), líneas que está planificado que se electrifiquen en los próximos 10 años, con el objetivo de convertir el transporte ferroviario de proximidad en un transporte cero emisiones.

Por todo ello, estas inversiones, de acuerdo con la Metodología for Climate Trackng, se consideran incluidas dentro del código 66 bis “Other newly or upgraded built railways – electric/zero emission”, que tiene un coeficiente de contribución al cambio climático del 100%.

Entre las inversiones a realizar cabe destacar que se incluyen actuaciones en estaciones, cuya construcción, rehabilitación, ampliación y mejora de la accesibilidad tiene por objeto que este modo de transporte sea más accesible para todos, así como potenciar la intermodalidad, todo ello, con el objetivo último de incentivar el uso y atraer a un mayor número de usuarios a este modo de transporte que como hemos dicho es cero emisiones.

Concepto	**Descripción**	**Importe PGE 2022 (miles de euros)**
744	Inversiones en la digitalización de los sistemas de seguridad, información y controles de acceso de las estaciones ferroviarias donde se prestan servicios de OSP (RENFE)	15.942

Se incluyen inversiones a realizar por RENFE financiadas al 100% dirigidas a la mejora de la gestión de los servicios públicos de transporte ferroviario y a lograr el incremento de la satisfacción de los clientes, utilizando la tecnología disponible y modernizando los sistemas utilizados, en el marco de las obligaciones de servicio público (OSP) de las que Renfe es operadora. Estas inversiones se destinarán a:

1. Digitalización de sistemas de seguridad en estaciones (analítica inteligente de vídeo para el control de aglomeraciones, aforos, seguridad, control del fraude, ciberseguridad)
2. Sistemas de información para viajeros (Sistemas de Información e Interfonía en estaciones, Suministro e instalación cartelería digital, Evolutivos sistemas de información, Cronometría)
3. Mejora en controles de acceso (instalación controles acceso en distintos núcleos, Equipamiento Controles de Acceso y Ticketing, validadoras inteligentes sin contacto, canceladores, integración tarifaria en consorcios de transporte, lectores de códigos de barra, etc.)

4. Adecuación de las máquinas autoventa a las nuevas tecnologías (Instalación persianas telemandadas para cierre vestíbulos dotados de máquinas y Adquisición nuevas máquinas autoventa)

5. Adecuación de las instalaciones (Equipamiento para acondicionamiento de instalaciones y en la red de estaciones de Cercanías, Sistemas de alimentación ininterrumpido para estaciones, etc.)

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo	13.540	456.002	615.421	361.659	32.379	19.044		1.498.04
Otra financiación								
Total	13.540	456.002	615.421	361.659	32.379	19.044		1.498.04

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito u Objetivo	Nombre	Indicador cuantitativo (para objetivos)			Tiempo	
		Ud.	Base	Meta	Trimestre	Año
Objetivo	Líneas ferroviarias de Cercanías	Nº (km)	0	200	Q4	2023
Objetivo	Estaciones mejoradas con la digitalización	Nº	0	420	Q4	2023
Objetivo	Estaciones de Cercanías mejoradas	Nº	0	20	Q4	2023
Objetivo	Presupuesto acumulado concedido para inversiones en líneas ferroviarias de corta distancia	Millones de €	0	1619	Q4	2024
Objetivo	Líneas ferroviarias de Cercanías actualizadas	Nº (km)	200	700	Q2	2026
Objetivo	Estaciones mejoradas con la digitalización	Nº	420	850	Q2	2026
Objetivo	Estaciones de Cercanías mejoradas	Nº	20	70	Q2	2026

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 45FA. C06.I01 Red nacional de transporte: Corredores europeos.

PROGRAMA 45FA

C06 I01 RED NACIONAL DE TRANSPORTE: CORREDORES EUROPEOS

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Movilidad sostenible, segura y conectada.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español trata las cuestiones siguientes: 1) Acompañar la transición hacia modos de transporte más sostenibles; 2) reducir las emisiones del sector del transporte; 3) hacer que el sector del transporte sea más seguro, accesible, sostenible e inclusivo.

Los objetivos del componente son desarrollar la red ferroviaria española (en particular, los corredores principales de la RTE-T y otras infraestructuras de la RTE-T); hacer más interoperable la red de transportes (ferrocarriles, carreteras, puertos) con el objetivo de reducir su huella de carbono; mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal; y modernizar el sector del transporte con la introducción de tecnologías digitales avanzadas.

Este componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de la inversión en eficiencia energética y en el uso de los recursos y al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías (recomendación específica por país 3 de 2019) y a la inversión en la transición ecológica y digital y el transporte sostenible (recomendación específica por país 3 de 2020).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son los siguientes:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad

donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.

- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- Digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de ayudas que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

Las actuaciones de este programa son las siguientes:

Concepto	**Descripción**	**Importe PGE 2022 (miles de euros)**
742 (ADIF)	Inversiones en infraestructuras de Cercanías ferroviarias (ADIF)	69.409
746 (ADIF-AV)		566.027

A continuación, se detallan las principales tipologías de inversiones:

- **Plataforma**. Incluye los proyectos que permiten configurar la infraestructura que soportará las vías y que incluye terraplenes, desmontes, viaductos, túneles, etc. Se trata principalmente de construcción de nueva infraestructura
- **Reposición de servicios**. Actuaciones encaminadas a la reposición de servicios existentes (luz, riego, agua, etc.) que se ven afectados durante la ejecución de las obras ferroviarias.
- **Vía**. Comprende actuaciones para el montaje y suministro de los materiales de vía (balasto, traviesas, carril, desvíos y aparatos de dilatación) en nuevas secciones ferroviarias, así como la renovación de vías existentes.
- **Electrificación**. Comprende actuaciones destinadas a la electrificación de líneas incluyendo: línea aérea de contacto, subestaciones de tracción, centros de transformación, telemando de energía, líneas de alta tensión, etc.
- **Señalización y control de tráfico**. Incluye los proyectos encaminados a la implementación de nuevos sistemas señalización y control de tráfico (ERTMS, etc.).

- **Telecomunicaciones**. Comprende los proyectos relacionados con las telecomunicaciones fijas y móviles en líneas ferroviarias (fibra óptica, GSM-R, etc.)
- **Estaciones**. Incluye la mejora y rehabilitación de estaciones existentes, así como la construcción de nuevas estaciones

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(*Miles de euros*)

Periodificación	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
Coste del Mecanismo	12.781	1.208.713	635.437	236.816	8.264			2.102.011
Otra financiación								
Total	12.781	1.208.713	635.437	236.816	8.264			2.102.011

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito u Objetivo	**Nombre**	**Indicador cualitativo (para hitos)**	**Indicador cuantitativo (para objetivos)**			**Tiempo**	
			Ud.	**Base**	**Meta**	**Trim.**	**Año**
Hito	Red básica de la RTE-T: adjudicación de proyectos.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto				Q4	2022
Objetivo	Red principal de la RTE-T: progreso de las obras.		Nº (km)	0	335	Q4	2024
Objetivo	Red principal de la RTE-T: finalización de las obras.		Nº (km)	335	1400	Q2	2026

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 45FB. C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. Infraestructuras y Ecosistemas Resilientes

PROGRAMA 45FB

C06 I02 RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE. OTRAS ACTUACIONES

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Movilidad sostenible, segura y conectada.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español trata las cuestiones siguientes: 1) Acompañar la transición hacia modos de transporte más sostenibles; 2) reducir las emisiones del sector del transporte; 3) hacer que el sector del transporte sea más seguro, accesible, sostenible e inclusivo.

Los objetivos del componente son desarrollar la red ferroviaria española (en particular, los corredores principales de la RTE-T y otras infraestructuras de la RTE-T); hacer más interoperable la red de transportes (ferrocarriles, carreteras, puertos) con el objetivo de reducir su huella de carbono; mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal; y modernizar el sector del transporte con la introducción de tecnologías digitales avanzadas.

Este componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de la inversión en eficiencia energética y en el uso de los recursos y al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías (recomendación específica por país 3 de 2019) y a la inversión en la transición ecológica y digital y el transporte sostenible (recomendación específica por país 3 de 2020).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son los siguientes:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad

donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.

- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- Digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de ayudas que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

Las actuaciones de este programa son las siguientes:

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
447	Inversiones en la Red de Carreteras del Estado relacionadas principalmente con la adecuación de túneles a la normativa europea (SEITTSA)	8.449,29

Esta Transferencia Corriente (Capítulo 4) se realizará a la SEITTSA para los proyectos de adecuación de túneles en la Red a su cargo similar a las que va a realizar la Dirección General de Carreteras en el resto de la red (ver más abajo) con cargo a conceptos del Capítulo 6 de este Programa.

Los siguientes conceptos son responsabilidad de la Dirección General de Carreteras como Órgano Gestor de esta parte del Mecanismo:

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
690	Implementación Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO	12.067
691	Inversiones en la Red de Carreteras del Estado relacionadas principalmente con la adecuación de túneles a la normativa europea, planes de acción contra el ruido y mejora de las condiciones de seguridad de los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas.	109.025

Implementación Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO

Actuaciones de implantación de carriles de uso exclusivo de autobuses y vehículos de alta ocupación en principales vías de acceso de grandes ciudades pertenecientes a la RCE

Mejora de la seguridad viaria y protección de fauna y usuarios vulnerables en la RCE

- Actuaciones en túneles de la RCE para adecuar su infraestructura y equipamiento a lo exigible por la normativa europea y nacional en materia de seguridad de túneles, en: salidas de emergencia, señalización, balizamiento iluminación, ventilación, instalación eléctrica, protección anti-incendios, drenaje, etc.
- Actuaciones de mejora de cerramientos y señalización para reducir la probabilidad de atropello de fauna salvaje, especialmente fauna protegida como el lince o el lobo
- Ejecución de actuaciones que permitan mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas (pasarelas, carriles bici)

Sostenibilidad y eficiencia energética en la RCE / Acción contra el ruido

Redacción de proyectos y ejecución de actuaciones orientados a la reducción del ruido (reducción de ruido de rodadura, mejora acústica de firmes) o de mitigación de sus efectos (pantallas acústicas, actuaciones urbanas integrales, actuaciones complejas), conforme al Plan de Acción contra el Ruido en la RCE (2ª fase). Elaboración de la siguiente fase del Plan de Acción contra el Ruido (PAR) y los Mapas Estratégicos de Ruido (MER)

Digitalización de la RCE

- Realización de un inventario exhaustivo de características geométricas de todos los elementos de la RCE, como base para la integración de la monitorización y la implementación de BIM
- Implementación de sistemas de monitorización de elementos de la RCE (puentes, túneles, Tº y humedad de firmes, etc.) empleando Big Data e IoT - internet de las cosas-
- Adquisición y desarrollo de herramientas y equipos que permitan la digitalización en entorno BIM de las carreteras, desde la actuación administrativa a la gestión digital de proyectos, obras, conservación y explotación de la RCE

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
743	Desarrollo del Cielo Único Europeo: Inversiones directas a través de ENAIRE (gestor de navegación aérea en España) encaminadas al desarrollo del Cielo Único Europeo,	39.672

Esta Transferencia de Capital (Cap. 7) se realizará a ENAIRE para labores relacionadas con la modernización de los sistemas de control de tráfico aéreo y de los sistemas de Vigilancia, la transformación Digital y Sistemas de Información y con la evolución

de los sistemas de comunicaciones. Esta transferencia incluye no solo el importe previsto en la anualidad 2022 para este concepto sino también el pago de la anualidad de 2020, recogida en el MRR, y adelantada en su momento por ENAIRE de un importe de 4.070,72 miles de Euros.

En esta línea se incluirían las siguientes actuaciones:

Sostenibilidad

- Inversiones necesarias para ENAIRE relativas a su participación en actividades de “drones/U-Space”

Digitalización

- Digitalización de la documentación aeronáutica (datos y cartografía) a disposición de los usuarios para la realización de vuelos
- Ampliación de la cobertura Tierra/Aire y Digitalización de la voz en las comunicaciones piloto-controlador. Mejorar la cobertura a baja cota en determinadas zonas del espacio aéreo modernizando las infraestructuras terrestres de comunicaciones
- Evolución del sistema de comunicaciones voz en los centros de control de tráfico aéreo mediante la digitalización y tecnología avanzada, proporcionando una mejora de la calidad, una mayor seguridad, disponibilidad de la información y un aumento de la capacidad de contingencia
- Modernización tecnológica de la red de radares primarios, mejorando las prestaciones y orientando los sistemas a una completa digitalización de los mismos utilizando todos los avances tecnológicos disponibles para aumentar la eficiencia en la explotación
- Evolución de los sistemas de radares secundarios a la tecnología Modo S. que proporcionan información al sistema de control de Tráfico Aéreo
- Sustitución del equipamiento Hardware de los diferentes sistemas de ENAIRE
- Desarrollo de diferentes aplicaciones de gestión y operación para la gestión de ENAIRE
- Modernización tecnológica de los Sistemas de Navegación primando una completa digitalización de los mismos y la implantación de soluciones de monitorización y control remoto de los Sistemas
- Creación de Infraestructuras para la implantación de los nuevos sistemas de Control de tráfico aéreo. Esencial para garantizar la implantación de los nuevos conceptos

operacionales en España. Además, se incluyen modernizaciones de las instalaciones para asegurar la resiliencia frente a fallos

- Digitalización y automatización de la gestión de Explotación Técnica para la mejora de las herramientas de supervisión remota de los sistemas de manera integrada

Seguridad

- Modernización del sistema de control de tráfico Aéreo para su adecuación a criterios reglamentarios, incorporando mejoras en capacidad, seguridad operacional, ciberseguridad y conceptos de digitalización todos ellos dimanados del Cielo Único Europeo
- Actualización de la infraestructura del sistema de control de tránsito aéreo para aumentar su resiliencia y adecuación a las capacidades requeridas de operación

Concepto	**Descripción**	**Importe PGE 2022 (miles de euros)**
742 (ADIF)	Actuaciones en las infraestructuras ferroviarias de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la red básica	257.609
746 (ADIF-AV)		24.484

Actuaciones generales de modernización y adecuación de la red:

Se plantean una serie de inversiones en el conjunto de la red relacionadas con la digitalización, la mejora de la seguridad y la protección ambiental, destacando:

- Mejora de la infraestructura tecnológica para la gestión del tráfico ferroviario
- Seguridad (ciberseguridad, instalación de detectores de caída de obstáculos, etc.)
- Protecciones acústicas / Mapas de ruido
- Desarrollo de la tecnología satélite aplicada a la señalización ferroviaria ERTMS

Actuaciones en líneas:

Las actuaciones contempladas buscan la mejora de los distintos subsistemas que conforman el sistema ferroviario en una serie de líneas/secciones ferroviarias de la RTE-T, no incluidas en los corredores de la red básica.

A continuación, se detalla la naturaleza de las principales actuaciones, incluyendo entre paréntesis a modo ejemplo algunas secciones concretas en las que se plantea intervenir:

- Electrificación de secciones
- Renovación de vía

- Mejora del subsistema control mando y señalización
- Creación de nuevas secciones o variantes

En el importe se incluye una partida relacionada con los gastos necesarios de ADIF para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea, exclusivamente durante el periodo de ejecución del Plan.

Concepto	**Descripción**	**Importe PGE 2022 (miles de euros)**
748	Actualización del anteproyecto primario del enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar	750

Esta Transferencia de Capital (Cap. 7) a SECEGSA supondrá el paso definitivo y necesario para estar en disposición de iniciar los procesos de construcción de la obra del "Enlace fijo Europa-África en el Estrecho de Gibraltar".

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
Coste del Mecanismo	135	305.247	457.825	505.451	142.178	112.575	104.716	1.628.127
Otra financiación								
Total	135	305.247	457.825	505.451	142.178	112.575	104.716	1.628.127

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito u Objetivo	**Nombre**	**Indicador cualitativo (para hitos)**	**Indicador cuantitativo (para objetivos)**			**Tiempo**	
			Ud.	**Base**	**Meta**	**Trimestre**	**Año**
Hito	Distintos modos de transporte de la red RTE-T (ferrocarril y carretera): adjudicación presupuestaria parcial.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto				Q4	2022
Objetivo	Red no principal de la RTE-T: progreso de las obras ferroviarias.		Nº (km)	0	347	Q4	2024
Objetivo	Cielo Único Europeo: proyectos adjudicado y avances en la finalización de los proyectos.		Nº	0	15	Q4	2024
Objetivo	RTE-T nueva o mejorada, otras obras.		Nº (km)	347	900	Q2	2026
Objetivo	Cielo Único Europeo: finalización del proyecto.		Nº	15	20	Q2	2026
Hito	RCE adaptada a la normativa actual.	Finalización del proyecto				Q2	2026

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 45FC. C06.I03 Intermodalidad y logística

PROGRAMA 45FC

C06 I03 INTERMODALIDAD Y LOGÍSTICA

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Movilidad sostenible, segura y conectada.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español trata las cuestiones siguientes: 1) Acompañar la transición hacia modos de transporte más sostenibles; 2) reducir las emisiones del sector del transporte; 3) hacer que el sector del transporte sea más seguro, accesible, sostenible e inclusivo.

Los objetivos del componente son desarrollar la red ferroviaria española (en particular, los corredores principales de la RTE-T y otras infraestructuras de la RTE-T); hacer más interoperable la red de transportes (ferrocarriles, carreteras, puertos) con el objetivo de reducir su huella de carbono; mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal; y modernizar el sector del transporte con la introducción de tecnologías digitales avanzadas.

Este componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de la inversión en eficiencia energética y en el uso de los recursos y al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías (recomendación específica por país 3 de 2019) y a la inversión en la transición ecológica y digital y el transporte sostenible (recomendación específica por país 3 de 2020).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son los siguientes:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono

mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.

- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- Digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de ayudas que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

Las actuaciones de este programa son las siguientes:

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
690	Accesos por carretera exteriores a los puertos	15.309

Esta Inversión (Capítulo 6) se realizará por parte de la Dirección General de Carreteras e incluye inversiones directas en la construcción y mejora de accesos terrestres a puertos por carretera. En particular incluye la siguiente actuación:

- Acceso sur al Puerto de Algeciras

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
742	Desarrollo de terminales intermodales y logísticas estratégicas (TILOS) y accesos a puertos	118.393

Esta Transferencia de Capital (Cap. 7) a ADIF se corresponde con actuaciones a realizar consistentes en:

Terminales intermodales y logísticas estratégicas

Inversiones en infraestructuras ferroviarias en 4 terminales estratégicas para impulsar el transporte ferroviario de mercancías en colaboración con el transporte por carretera y como parte de la actividad logística, estableciendo como objetivo principal la transferencia modal de mercancías de la carretera al ferrocarril, logrando una actividad económica más eficiente y sostenible.

Las cuatro terminales se encuentran incluidas en los instrumentos de planificación que vinculan al MITMA como son la Red Transeuropea de Transporte -Red TEN-T-, desarrollada en los Reglamentos (UE) 1315/2013 y 1316/2013, donde se detallan con

concreción las Terminales intermodales ferroviarias (Rail Road Terminal -RRT), el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024 y la Estrategia Logística de España.

Accesos ferroviarios exteriores a los puertos y terminales españolas

Como parte de la estrategia para el impulso al trasporte de mercancías por ferrocarril, se apuesta por la intermodalidad ferroportuaria mediante la ejecución de inversiones destinadas a la construcción y mejora de los accesos ferroviarios exteriores a distintos puertos, de tal forma que se posibilite su conexión con el resto de la red ferroviaria y los principales corredores ferroviarios europeos. Estas actuaciones de accesibilidad terrestre a los puertos se desarrollan, con carácter general, mediante convenios entre las correspondientes Autoridades Portuarias y ADIF.

Además, con el mismo objetivo de potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril y hacerlo más competitivo, se incluyen actuaciones clave para la mejora de diversas terminales intermodales y logísticas, así como la implementación en distintos puntos de la red apartaderos de 750 metros.

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
745	Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de los puertos	76.077

Esta Transferencia de Capital (Cap. 7) se realizará a Puertos del Estado para mejorar la accesibilidad interior y la sostenibilidad ambiental y energética de las infraestructuras portuarias.

Accesibilidad interior de los puertos

En materia de accesibilidad hay proyectos diferenciados en Autoridades Portuarias que presentan toda una serie de obras de acceso ferroviario incluyendo trabajos de remodelación y mejora, así como obras de nuevo acceso y de mejora del tránsito interno en los puertos, mediante la adaptación o adecuación de las infraestructuras que dan continuidad a sus accesos terrestres externos.

A fin de categorizar la contribución ambiental (climate tagging) de la inversión en accesibilidad interna de los puertos, señalar que de los 43 puertos que componen el sistema portuario español, 39 pertenecen a la Red Ten-T, tanto a la red global como a la básica, y que sólo el 1% de la presente inversión se destinará a puertos que no se ubican en dicha red.

Por ello, se opta por clasificarlo bajo la categoría “064 - Newly built or upgraded railways - TEN-T core network” con una contribución del 100%.

Sostenibilidad

En cuanto a la sostenibilidad, se incluyen de Autoridades Portuarias entre los que destacan obras de saneamiento, infraestructura eléctrica, climatización o eficiencia en las redes de suministro y alumbrado entre otras, impulsando el plan de “Puertos Verdes”.

Algunas de las principales tipologías de actuaciones que se incluyen dentro de este apartado, relacionadas con la mejora de la calidad del aire, de las aguas y de los recursos naturales asociados a la infraestructura:

- Adecuación de sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua
- Planes de mejora de calidad del aire
- Instalación de redes de energía más eficientes
- Instalaciones de energía solar fotovoltaica
- Renovación de redes de alumbrado e instalación de tecnología LED
- Sistemas de control de consumo eléctrico
- Renovación de sistemas de transformación

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo	3.910	71.884	209.779	293.239	185.973	123.828	32.108	920.721
Otra financiación								
Total	3.910	71.884	209.779	293.239	185.973	123.828	32.108	920.721

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito u Objetivo	Nombre	Indicador cualitativo (para hitos)	Indicador cuantitativo (para objetivos)			Tiempo	
			Ud.	Base	Meta	Trimestre	Año
Hito	Infraestructuras intermodales y logísticas: adjudicación presupuestaria parcial.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto				Q4	2022
Hito	Ejecución presupuestaria de la infraestructura intermodal y logística.	Notificación oficial de la adjudicación del proyecto				Q4	2024
Objetivo	Infraestructura intermodal y logística.		Nº	0	12	Q2	2026

Hito u Objetivo	Nombre	Indicador cualitativo (para hitos)	Indicador cuantitativo (para objetivos)			Tiempo	
			Ud	Base	Meta	Trimestre	Año
Objetivo	Finalización de proyectos de accesibilidad ferroviaria y de proyectos de sostenibilidad en los puertos.		Nº	0	44	Q2	2026

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 45FD. C06.I04 Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

PROGRAMA 45FD

C06 I04 PROGRAMA DE APOYO PARA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Movilidad sostenible, segura y conectada.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español trata las cuestiones siguientes: 1) Acompañar la transición hacia modos de transporte más sostenibles; 2) reducir las emisiones del sector del transporte; 3) hacer que el sector del transporte sea más seguro, accesible, sostenible e inclusivo.

Los objetivos del componente son desarrollar la red ferroviaria española (en particular, los corredores principales de la RTE-T y otras infraestructuras de la RTE-T); hacer más interoperable la red de transportes (ferrocarriles, carreteras, puertos) con el objetivo de reducir su huella de carbono; mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal; y modernizar el sector del transporte con la introducción de tecnologías digitales avanzadas.

Este componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de la inversión en eficiencia energética y en el uso de los recursos y al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías (recomendación específica por país 3 de 2019) y a la inversión en la transición ecológica y digital y el transporte sostenible (recomendación específica por país 3 de 2020).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son los siguientes:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad

donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.

- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- Digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de ayudas que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

4. Descripción de la inversión:

Esta medida, alineada con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, se va a ejecutar tomando como referencia el programa de trabajo y las convocatorias 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.

Este Programa de Apoyo, estructurado mediante un conjunto de 15 medidas, establece 3 tipos de instrumentos de ayuda con la siguiente dotación de crédito:

Convocatorias y transferencias	Importe (M€)	Beneficiarios
1. Convocatoria en **concurrencia competitiva** a empresas	460	Empresas privadas y públicas
2. Convocatoria en **concurrencia simple a** las empresas del sector (Ecoincentivos)	120	Empresas privadas y públicas
3. Transferencias a las **Comunidades Autónomas**	220	CCAA y empresas

a. **Ayudas en concurrencia competitiva**: 13 de las 15 medidas establecidas en el Programa de Apoyo se concederán mediante un procedimiento de concurrencia competitiva en el que se garanticen los principios de libertad de acceso, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato. El crédito asignado para este conjunto de 13 medidas es de 460 millones de euros.

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
741	Programa de Apoyo para un Transporte Sostenible y Digital	50.000
770	Programa de Apoyo para un Transporte Sostenible y Digital	40.000

b. **Ayudas en concurrencia simple**: la medida 5, “Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda”, establece un ECOINCENTIVO proporcional al mérito incentivado, que es el ahorro unitario (€/t-km) de costes externos generados por el transporte ferroviario y marítimo con respecto al transporte por carretera. El ECO-INCENTIVO tiene un crédito asignado de 120 millones de euros.

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
470	Programa de Apoyo para un Transporte Sostenible y Digital	45.000

c. **Transferencia a las Comunidades Autónomas**: la medida 15, “Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local”, se hará efectiva mediante dos actividades diferenciadas: “Digitalización de servicios administrativos y transporte a la demanda” y “Digitalización de empresas de transporte”, cuya administración gestora serán las Comunidades Autónomas. Esta medida tiene un crédito asignado de 220 millones de euros.

Concepto	Descripción	Importe PGE 2022 (miles de euros)
752	Programa de Apoyo para un Transporte Sostenible y Digital	62.500
770	Programa de Apoyo para un Transporte Sostenible y Digital	110.000

A continuación, se detallan cada una de las 15 medidas, estructuradas en 6 líneas de actuación incluidas en el programa:

Línea de actuación 1. Interoperabilidad en transporte ferroviario de mercancías

La presente línea de actuación presentará una serie de medidas concretas para cumplir los objetivos de fomento de la interoperabilidad en el transporte ferroviario de mercancías. Dentro de esta línea de actuación se estudian las siguientes medidas:

1. Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.
2. Acciones que eliminen las barreras para la interoperabilidad de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETIs) adoptadas por la Directiva 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario.

   Sistemas de reducción de ruido en material rodante.

   Adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo.

   Instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías.
3. Innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras.

Línea de actuación 2. Fomento de la intermodalidad del transporte

La presente línea de actuación tiene como objeto impulsar la transferencia modal del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. En este sentido, se presentarán una serie de medidas concretas para cumplir los objetivos de fomento de la intermodalidad en el transporte ferroviario de mercancías:

4. Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.

5. Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ECO-INCENTIVOS a la oferta y a la demanda

Línea de actuación 3. Modernización de material ferroviario de mercancías

Esta línea de actuación establece subvenciones a empresas privadas para la adquisición, renovación o adecuación de material rodante destinado al transporte ferroviario de mercancías. Se establecen las siguientes medidas:

6. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias.

7. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad.

Línea de actuación 4. Transporte por carretera seguro, sostenible y conectado

La presente línea de actuación presenta una serie de medidas concretas para cumplir los objetivos para un transporte por carretera seguro, sostenible y conectado:

8. Construcción y mejora de zonas de aparcamiento seguras para vehículos comerciales, así como la provisión de servicios de información (Reglamento Delegado (UE) Nº 885/2013).

9. Servicios Inteligentes de Transporte para el sector de carreteras (ITS) en concesiones de autopistas de peaje y otros servicios relacionados con la seguridad y conservación de las carreteras.

10. Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos (GNL, GNC, Hidrógeno) para vehículos pesados en la red de carreteras.

11. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores

Línea de actuación 5. Sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo

El objetivo general de la presente línea de actuación es garantizar sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, contribuyendo a la preparación para los futuros flujos de transporte previstos, así como permitir la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías innovadoras, hipocarbónicas y energéticamente eficientes, optimizando asimismo la seguridad. La línea de actuación presenta las siguientes medidas:

12. Apoyo al despliegue de combustibles alternativos en Puertos y Aeropuertos.

13. Apoyo a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo.

Línea de actuación 6. Digitalización del transporte

Esta línea de actuación se encuadra en las acciones de apoyo a las nuevas tecnologías y la innovación, incluida la automatización, la mejora de los servicios de transporte, la integración modal, incluidos los aspectos del desarrollo de la Movilidad como un Servicio (MaaS). Contempla la siguiente medida:

14. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.

Transferencia a Comunidades Autónomas – 220 millones de euros

Adicionalmente, se plantea la siguiente medida que será gestionada por las Comunidades Autónomas:

15. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local.

Esta medida se incluye las siguientes actividades diferenciadas:

- Digitalización de servicios administrativos y transporte a la demanda:
    - Digitalización de servicios administrativos: Esta actividad promueve la digitalización de los servicios administrativos que se prestan por parte de las Comunidades Autónomas y Ceuta y Melilla en relación con el transporte de mercancías y viajeros por carretera o ferrocarril.

- Transporte a la demanda: Se incluyen los proyectos digitales necesarios para poder ofrecer un servicio de transporte a la demanda en el ámbito de competencia de las Comunidades Autónomas.

- Digitalización de empresas de transporte.

Esta medida incluye la digitalización de empresas de transporte de mercancías y viajeros, excluidas las de titularidad municipal.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo		185.500	307.500	182.000	125.000			800.000
Otra financiación		278.000	405.000	314.000	203.000			1.200.000
Total		463.500	712.500	496.000	328.000			2.000.000

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Medida (Reforma o inversión)	Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para hitos)	Periodo de consecución	
				Trimestre	año
6 - C06. Movilidad sostenible, segura y conectada - C6.I4 Programa de apoyo al transporte	Hito	Resolución y otorgamiento de subvenciones	Publicación en el BOE	Q4	2022
6 - C06. Movilidad sostenible, segura y conectada - C6.I4 Programa de apoyo al transporte	Hito	Comienzo de los proyectos	Comunicación oficial del inicio	Q4	2024
6 - C06. Movilidad sostenible, segura y conectada - C6.I4 Programa de apoyo al transporte	Hito	Finalización de las inversiones	Comunicación oficial de liquidación de convocatoria y finalización de las inversiones	Q2	2026

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 45SC. C19.I03 Competencias digitales para el empleo. Transportes y Movilidad.

PROGRAMA 45SC

C19 I03 COMPETENCIAS DIGITALES PARA EL EMPLEO

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE:

Plan Nacional de Competencias Digitales (digital skills).

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

La rápida transformación digital de la economía y la sociedad ha convertido a las competencias digitales en herramientas básicas para poder aprovechar las oportunidades que ofrece desde el punto de vista económico, social y ambiental: nuevas y accesibles formas de comunicación y de prestación de servicios, nuevos perfiles profesionales y oportunidades de negocio para las empresas para dar respuesta a los retos globales, nuevas posibilidades de acceso a la información, a los servicios públicos y a la actividad económica en todo el territorio nacional.

Las competencias digitales se erigen así en un elemento fundamental para conseguir que la sociedad y las empresas españolas afronten los retos y aprovechen las oportunidades que ofrece la economía digital.

El plan nacional de capacidades digitales se dirige al conjunto de la población, desde la digitalización de la escuela hasta la universidad, pasando por la recualificación (upskilling y reskilling) en el trabajo, con especial atención al cierre de la brecha de género y al impulso de la formación en las zonas en declive demográfico. El plan persigue garantizar la inclusión digital, no dejando a nadie atrás en el proceso de digitalización y avanzar en el desarrollo de competencias básicas de la ciudadanía, para que todas las personas puedan, entre otras acciones, comunicarse, comprar, realizar transacciones o relacionarse con las administraciones utilizando las tecnologías digitales con autonomía y suficiencia.

El Plan nacional de capacidades digitales se integra en la Agenda Digital España 2025, como línea estratégica para reforzar las competencias digitales de los trabajadores y del conjunto de la ciudadanía, reduciendo el porcentaje de la población española que carece de competencias digitales básicas. El plan se organiza en cuatro ejes que a su vez se dividen en siete líneas de actuación:

- Competencias digitales transversales:
    - Capacitación digital para la ciudadanía (con énfasis en colectivos en riesgo de exclusión digital).

- Lucha contra la brecha digital de género.

- Transformación Digital de la Educación:
  - Digitalización de la Educación y desarrollo de las competencias digitales para el aprendizaje en la educación.

- Competencias digitales para el empleo:
  - Formación en competencias digitales para personas desempleadas y ocupadas del sector privado, con especial énfasis en jóvenes desempleados.
  - Formación en competencias digitales para las personas al servicio de las administraciones públicas.
  - Desarrollo de competencias digitales para las pequeñas y medianas empresas (pymes) para que afronten con garantías de éxito sus procesos de transformación digital adaptándose a la nueva economía digital.

- Profesionales digitales:
  - Fomento de especialistas TIC, Tecnologías de la Información y Comunicaciones (titulados de Formación Profesional).
    La puesta en marcha del plan nacional de capacidades digitales supondrá que el 80% de la población española reciba formación en competencias digitales.

3. Principales objetivos del componente:

- **Objetivo 1: garantizar la inclusión digital**, es decir, no dejar a nadie atrás en el proceso de digitalización y avanzar en el desarrollo de competencias básicas de la ciudadanía. En este sentido, se busca **incrementar el número de personas con competencias digitales básicas**. Actualmente, unos 15 millones de personas en España carecen de dichas competencias digitales básicas.

- **Objetivo 2**: **disminuir la brecha digital por cuestión de género, incrementando el número de mujeres especialistas TIC**. Actualmente, en España solo el 16,2% de los especialistas TIC son mujeres, (aproximadamente 500.000), por debajo del 16,5% de la media de la UE-28.

- **Objetivo 3: garantizar la adquisición de competencias digitales para la educación a docentes y estudiantes en todos los niveles del sistema educativo**. En la actualidad, este objetivo es prioritario debido a que la COVID-19 ha obligado a que el formato de las clases se adapte a un formato semipresencial, incluyendo sesiones

virtuales. En lo que refiere a la educación universitaria y de formación profesional, se busca **incrementar el número de titulados en áreas TIC**.

- **Objetivo 4: garantizar la adquisición de competencias digitales avanzadas tanto a los desempleados** para mejorar sus condiciones de empleabilidad como a los ocupados, tanto en el sector privado como en el sector público, para que aprendan a adaptarse de forma continua a las nuevas demandas de su vida laboral, con énfasis en los colectivos más afectados por la digitalización y robotización de tareas. Así, se busca **incrementar tanto el número de personas con competencias digitales por encima del nivel básico, como el número de personas con conocimientos básicos de software**.

- **Objetivo 5: garantizar que España cuente con especialistas TIC**. En la actualidad, España solo cuenta con apenas 1.900.000 especialistas TIC, que suponen un 3,2% del empleo total, por debajo del 3,9% de media de la UE-28. Por tanto, se busca incrementar su número.

- **Objetivo 6**: garantizar que las empresas españolas en general, y en particular las pymes, cuenten con las competencias digitales necesarias para abordar su digitalización. Así, se busca incrementar el número de empresas españolas que integran en su negocio a las tecnologías digitales (realizando intercambio electrónico de información, siendo activas en redes sociales, utilizando la computación en la nube, incorporando herramientas digitales que favorezcan la movilidad sostenible y el teletrabajo o realizando ventas en línea, entre otros aspectos). En la actualidad, el 41,2% de las empresas españoles exhiben conductas propias de la integración de las tecnologías digitales, frente al 41,4% de la media de la UE-28.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

Formación para capacitación digital y sostenibilidad en el ámbito del transporte

Estas ayudas tienen por objeto impulsar la formación de los profesionales del transporte público y la logística, entendida con un enfoque amplio e incluyendo también a los miembros de las administraciones públicas relacionadas, en capacitación digital. También se incluye formación en sostenibilidad del transporte, por entender que ambos conceptos no pueden hoy en día separarse y dado el ámbito del plan de recuperación.

Se pretende, por lo tanto:

- Mejorar y actualizar la cualificación de los profesionales del sector transportes y la logística, públicos y privados, proporcionando los conocimientos que les permitan

adaptarse a la evolución tecnológica, organizativa y de negocio necesarios para afrontar los retos del sector.

- Proporcionar una formación integral, tanto teórica como práctica del sector de los transportes y la logística centrado en la capacitación digital y sostenibilidad, planteando un enfoque global de las afecciones de estos dos aspectos en: legislación, planificación, financiación, organización, gestión, operación, logística, infraestructuras y los sistemas de transporte, intermodalidad, seguridad, sostenibilidad, accesibilidad, entre otros.

En suma, que los participantes adquieran las competencias, es decir, los conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para conocer todo lo relacionado con la actividad del transporte y la logística, incluyendo tanto al sector público (ayuntamientos, comunidades autónomas, Administración General del Estado, etc.) como al privado.

También estaría incluida la mejora de sus actuales competencias, especialmente en aquellos ámbitos en los que se están produciendo cambios estructurales a un ritmo más acelerado, la digitalización y sostenibilidad, incluyendo también la concienciación y sensibilización de los profesionales en relación con la seguridad, la sostenibilidad y la digitalización, así como mejorar el prestigio de determinadas profesiones del sector. En este sentido, también se incluiría la financiación de formaciones prácticas.

Esta inversión en formación, o reciclaje de conocimientos, y en la sensibilización en materia de movilidad digital, segura y sostenible es básica para el desarrollo futuro del sector, donde no solo se incorporarán nuevos profesionales sino aquellos que, desde otros sectores, sean atraídos por la oferta de empleo futura y que precisan que se les facilite una transición justa.

Dentro del transporte, se abarcarían todos los modos: carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo, incluyendo también materias de logística, gestión de infraestructuras, etc.

Teniendo en cuenta los costes medios de los cursos subvencionados en años anteriores en el ámbito del transporte terrestre (como experiencia previa), esta línea de subvención podría incluir una cuantía mínima aproximada de 11.000.000 euros anuales (2022-2024), incluyendo en esta cifra una partida específica para la asistencia técnica precisa para la gestión de los mismos a través de una empresa o medio propio de la administración con experiencia en la materia, incluyendo también todas las medidas necesarias para el control de la justificación de los cursos y el correcto seguimiento externo de los mismos (aproximadamente de un 10%, alrededor de un millón de euros del total).

Añadido a lo anterior, se aprovecharía la existencia de una tupida red de asociaciones profesionales del transporte, entendidas desde un amplio espectro (de empresas, fundaciones, etc.) para gestionar este tipo de medidas.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo			11.000	11.000	11.000			33.000
Otra financiación								
Total			11.000	11.000	11.000			33.000

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

La siguiente tabla recoge el objetivo de la inversión C19.I3:

Hito/Objetivo	Nombre	Indicadores cualitativos (para hitos)	Indicadores cuantitativos (para objetivos)			Tiempo		Descripción de cada hito y objetivo
			Unidad	Referen-cia	Meta	Trimestre	Año	
Objetivo	Competen-cias digitales para el empleo		Número	0	450 000	T4	2025	450 000 personas, como mínimo, deberán haber participado en cursos de formación sobre competencias digitales. Cada formación deberá tener un mínimo de 15 ECTS.

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

El Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas Organismo Autónomo y Medio Propio (CEDEX), es un organismo de los previstos en el artículo 98 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que depende funcionalmente de éste y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuyas funciones son la de asistencia técnica, asesoramiento, colaboración y difusión de todas aquellas materias tecnológicas que tienen relación con la obra pública y el medio ambiente.

Este Programa del 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): ODS4 (Educación de calidad), ODS8 (Trabajo decente y

crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

Con la premisa de reforzar el apoyo a la investigación, desarrollo e innovación en todos los ámbitos competenciales del CEDEX se ha creado una unidad específica que tiene como misión dar apoyo a todos los centros en sus líneas de investigación, incentivar la participación en proyectos y actividades de I+D+i y potenciar la difusión de los resultados obtenidos. Esta unidad así mismo tiene entre sus objetivos dar apoyo al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana en la coordinación de la I+D+i de sus centros directivos y empresas del grupo, potenciando así mismo el papel de la innovación como aspecto fundamental para avanzar en la consecución de una movilidad segura sostenible y conectada.

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 subsanar las 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.
- Cabe destacar la implicación del CEDEX en el estudio de los efectos del cambio climático en las infraestructuras de transporte. En ese sentido, se está trabajando en la evaluación de los impactos, la vulnerabilidad y los principales riesgos

existentes, tanto por medio de la participación en proyectos de I+D+i como a través de la presencia en foros y grupos de trabajo específicos.

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.

OBJETIVO
Aportar instrumentos de apoyo al avance del conocimiento en ingeniería civil, dentro de los ámbitos de competencia del CEDEX

INDICADORES	**2020**		**2021**		**2022**
	Presu-puestado	**Realizado**	**Presu-puestado**	**Ejecución prevista**	**Presu-puestado**
1. De resultados					
— Porcentaje de inversión realizada sobre el crédito disponible de inversión en cada ejercicio **(%)**	80	44	80	85	90
— Ingresos por proyectos de I+D+i **(miles €)**	150	502	470	470	500
2. De medios					
— Inversión **(miles €)**	960	420	1.000	900	1.000

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

La transformación digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) corresponde a la Dirección General de Organización e Inspección, que desarrolla las distintas funciones TIC a través de la Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Digital:

- La coordinación y el impulso de la estrategia sobre Tecnologías de la Información (TI) y de la transformación digital en el Departamento.
- La planificación y gestión de las infraestructuras tecnológicas y las redes y servicios de comunicaciones.
- El desarrollo y mantenimiento de los sistemas de información.
- La coordinación y el impulso de la implantación de la Administración Digital.

El principal reto de las actuaciones de este programa en materia de TI y Digitalización en el Departamento es la implantación generalizada de la Administración Digital en todos sus ámbitos competenciales. Se debe aprovechar la capacidad de las Tecnologías de la Información como infraestructuras para:

- Servir como vehículo de comunicación e información con el ciudadano.
- La prestación de nuevos servicios digitales para los ciudadanos.
- La optimización de los procesos implantados en el Departamento, mejorando tanto su eficacia como en coste de su prestación.

Para la consecución de esos objetivos se realizan las siguientes actividades:

- Impulso de los servicios al ciudadano por medios electrónicos, a través de su Sede Electrónica y el Portal Web de MITMA incluyendo la mejora de los servicios de información al ciudadano.
- La mejora de la eficacia en la gestión, a través de la implantación de la tramitación electrónica en la gestión interna, el incremento de la productividad en el puesto de trabajo y la consolidación de infraestructuras tecnológicas y servicios comunes que procuren la mejor eficiencia.

En el siguiente punto se describen de forma concreta esas actividades enmarcadas en el programa 467G para el año 2022.

2. ACTIVIDADES

Una de las principales líneas de actuación es la actualización y evolución del Portal Web del Ministerio. La evolución se realiza tanto en los contenidos proporcionados como en la tecnología en que se sustenta mediante la actualización del gestor de Contenidos Web. Este Portal está concebido como vehículo de comunicación, y acceso a la información administrativa del Ministerio para los ciudadanos.

También se recogen en el Portal información práctica y de utilidad, mediante enlaces, ofrecida por los Organismos y Entidades del Grupo MITMA en sus portales. El Portal permite la conexión con páginas web y redes sociales de los prestadores de los servicios de MITMA además de hacer difusión de los resultados de sus actuaciones, publicando las conclusiones en cuanto a la valoración de la ciudadanía de la calidad de los servicios que recibe del Ministerio y de sus empresas y las medidas de mejora adoptadas, en su caso. Todo esto hace de este Portal un canal de comunicación directa con los ciudadanos y de materialización de los compromisos que adquiere el Ministerio con la sociedad.

La continua ampliación de servicios digitales ofrecidos desde la Sede Electrónica del Departamento constituye un objetivo permanente para la digitalización de sus competencias.

Para lograr tal objetivo, se aborda la ampliación y mejora de la infraestructura tecnológica que hace posible la presentación de solicitudes y documentación asociada, la ejecución de trámites relativos a los procedimientos administrativos catalogados y su posterior seguimiento, mediante la consulta del estado y la recepción de notificaciones en el marco de la tramitación electrónica del expediente. Los nuevos desarrollos se realizarán conformes con el cumplimiento de las normas técnicas derivadas a la implantación de los Esquemas Nacionales de Seguridad e Interoperabilidad.

En el marco de la eficacia en la gestión, y continuando con el cumplimiento de las Leyes 39/2015 y 40/2015, una importante línea de actuación es el impulso a los sistemas de gestión electrónica en los procedimientos de tramitación interna.

Para ello se ha implantado una plataforma de tramitación de procedimientos internos que ha supuesto una mayor rapidez, agilidad y seguridad en la gestión. Su uso se ha dirigido a la informatización y mejora de las competencias propias de las unidades administrativas del Ministerio.

Resulta necesario para la puesta en marcha de estas iniciativas la disponibilidad del correspondiente equipamiento y licencias que corresponden a las infraestructuras de TI.

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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO
1. Impulso de los servicios al ciudadano por medios electrónicos

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
— 1. Tramites en la Sede Electrónica de MITMA **(nº)**	1.500.000	1.712.248	1.800.000	2.000.000	1.000.000
— 2. Número de visitas al portal de MITMA **(nº)**	9.000.000	9.102.000	9.200.000	9.500.000	10.000.000
— 3. Notificaciones y comunicaciones electrónicas **(nº)**	400.000	417.474	425.000	460.000	475.000

OBJETIVO
2. Mejora de la eficacia en la gestión interna

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución Prevista	Presupuestado
— 1. Firmas electrónicas de documentos en el ámbito de la Intranet **(nº)**	100.000	110.000	200.000	250.000	300.000
— 2. Envíos de asientos/documentos por SIR **(nº)**	200.000	220.000	220.000	240.000	270.000

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 46AA. C01.I01 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. I+D+i+Digitalización

PROGRAMA 46AA

C01 I01 ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este Programa 46AA se corresponde con el encargo para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en la línea de inversión C01.I01 - Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano.

La generación de entornos urbanos más accesibles e inclusivos, respirables y sostenibles, inteligentes y dinámicos exige la puesta en marcha de un plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en los entornos urbanos y metropolitanos, que persigue el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana y la mejora de la calidad del aire a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano.

Para ello es necesario impulsar la transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado o fomentar la movilidad activa, junto con el apoyo a las administraciones en las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como de herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad que redunden en la optimización del sistema en su conjunto.

Este Plan incluye adicionalmente el desarrollo de un nuevo marco normativo y de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga para el impulso del vehículo eléctrico, en línea con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

Prevé inversiones para el establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia y la transformación del transporte urbano y metropolitano; incentivos a la instalación de puntos de recarga, a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y a la innovación en

electromovilidad, recarga e hidrógeno verde; y actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías ferroviarias.

Esta componente incluye la redacción y tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Dicha ley regulará aspectos para promocionar el transporte y la movilidad sostenibles, incluyendo temas relacionados con la fiscalidad, las inversiones, los combustibles alternativos, digitalización e innovación, y con la financiación del transporte en general y el público y urbano en particular, así como permitirá mejorar las herramientas de gobernanza y colaboración entre distintas administraciones y con el sector privado, la academia y la sociedad civil en materia de movilidad y transportes.

Este componente contribuye al flagship 2. Recharge and refuel, al cumplimiento de los CSR 2019.3.2, 2020.3.2, 2020.3.3 y a la transición verde y la implementación del Marco Estratégico de Energía y Clima, en concreto a los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la penetración de energías renovables en el transporte, así como las medidas 2.1, 2.2 y 2.4 del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, y el objetivo de la neutralidad climática en el año 2050 que se establece en la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo.

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son, en términos generales, los siguientes:

- Acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones en todos los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia.
- La transformación digital y sostenible del sector del transporte público como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado. El transporte colectivo se ha visto muy afectado por la pandemia COVID debido a la mayor reticencia a compartir espacios entre los usuarios. Actualmente la utilización del transporte público se estima que está en un nivel del 55% respecto al año anterior a la irrupción de la pandemia. Sin embargo, es la opción de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental, económico y social para el transporte urbano y metropolitano. Urge por tanto incentivar la transformación de este sistema de transporte, de manera que sea atractivo para los potenciales usuarios.
- El impulso de inversiones para el fomento de la movilidad activa, así como otras medidas para contribuir a reducir el uso del coche privado (aparcamientos disuasorios, carriles priorizados, etc.), contribuyendo al objetivo establecido en el

Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de cambio modal del 35% de los pasajeros-kilómetro que actualmente se realizan en vehículos privados.

- Facilitar a las administraciones las inversiones necesarias para la provisión de un sistema de transporte público digital y sostenible, así como herramientas de gestión digitales del tráfico y la movilidad. Las herramientas digitales son clave para la optimización de la oferta de transporte y la gestión del tráfico, la flexibilización de la hora punta, etc. Además, en España la movilidad es un ámbito de competencias en el que convergen tres administraciones: la local, la autonómica y la estatal. La digitalización de los datos de las distintas administraciones es condición sine qua non para facilitar la compartición de datos entre distintas administraciones mediante la implementación de un espacio compartido de datos entre las Administraciones, cuya creación se prevé en la Ley de Movilidad Sostenible, que facilitará la toma de decisión, la respuesta ante crisis y, en suma, el diseño de políticas de transporte y movilidad eficaces y eficientes.

Adicionalmente, señales claras en el desarrollo de la movilidad eficiente y la electromovilidad a corto plazo contribuyen también al desarrollo de la cadena de valor nacional y europea en movilidad sostenible, clave en un contexto de recuperación económica.

Por último, este componente aborda también cuestiones de índole social como la perspectiva de género, la inclusión y la accesibilidad universal.

La Encuesta de Presupuestos Familiares (INE) identifica que las familias monomarentales (familias con un solo progenitor donde éste es la madre), así como personas residentes de origen extracomunitario tienen un gasto en transporte público superior a la media nacional, por lo que la disponibilidad de servicios de transporte público fiable y de calidad tiene impactos positivos de cara a una mejor cohesión social.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

C1.I1 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano

Esta línea consiste en el apoyo, mediante diversas líneas de subvenciones, a las inversiones a realizar por las entidades locales o comunidades autónomas, así como por empresas prestatarias de servicios de transporte público, públicas y privadas, para el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones, medidas de transformación sostenible y digital del sistema de transporte público, fomento de la movilidad activa y otras medidas

complementarias cuyo objetivo final sea una menor utilización del vehículo privado en los entornos urbanos y metropolitanos, en línea con las actuaciones previstas en sus planes de movilidad sostenible.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación atmosférica (PNCCA) recogen la medida de Cambio modal a modos de transporte más eficientes con impacto en el sector del transporte por carretera. Esta medida pretende reducir el uso del vehículo privado en entornos urbanos en un 35 % hasta 2030 y de los tráficos interurbanos del orden de un 1,5 % anual; el teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos.

El principal instrumento para este cambio modal en urbano es la creación de ZBE en núcleos urbanos con el objetivo de reducir el tráfico privado un 35%. Para ello, se trabaja en la generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia de la delimitación de zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes y la definición de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Con ello se pretende la transformación de las ciudades para garantizar la mejora de la calidad de vida a través de la mejora de la calidad del aire.

Esta línea de ayudas comprende un amplio abanico de actuaciones de diferente tipología para hacer posibles las inversiones en infraestructuras que posibiliten el cambio modal necesario. En este sentido, la participación y coordinación de todas las Administraciones territoriales, así como el concurso de la iniciativa privada, resultan fundamentales para movilizar inversiones.

La propia Comisión Europea ha constatado en su evaluación del paquete de movilidad urbana de 2013 la importancia de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para lograr “numerosos objetivos sociales ligados al transporte, en particular cuando se trata de la reducción de contaminantes del aire y emisiones de CO2, reducción de la congestión y muertes y heridos por accidentes de tráfico en áreas urbanas”. Una medida fundamental de estos PMUS es el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Diversos estudios corroboran la importancia de las ZBE como herramienta para la mejora de la calidad del aire y el desempeño ambiental en las ciudades en las que se han implantado.

España cuenta con dos ejemplos de puesta en marcha de ZBE en Madrid y Barcelona. La ZBE de Barcelona sin embargo entró en funcionamiento muy poco tiempo antes de la pandemia causada por el COVID-19, por lo que aún es prematuro analizar su desempeño. En relación a la ZBE en Madrid, Madrid Central, de acuerdo con la modelización llevada a cabo por la Universidad Politécnica de Madrid, se espera que conlleve una reducción del 40% de las emisiones de NO_2 en el centro de la ciudad. Esta reducción de emisiones en la zona más congestionada de Madrid mejorará significativamente la contaminación de toda la ciudad.

Además, tal y como se expone en el estudio de la Federación Europea de Ciclistas, las ZBE no sólo logran importantes beneficios en términos de calidad del aire, sino que también contribuyen a desarrollar ciudades más inclusivas y a perfilar un futuro verde que deje de basarse en los combustibles fósiles. Cada ciudad sigue sus propios modelos. Por ejemplo, Milán tiene distintos modelos de ZBE y restricciones estacionales, y aun así ha logrado reducir las emisiones de NO_2 en un 10% y el tráfico de entrada en un 30%. Madrid ha logrado reducciones de NO_2 de hasta el 32% y Berlín del 20% y en Londres se redujeron un tercio, acompañando esta medida de un incremento de los carriles bici.

Por estos motivos se diseña una línea de ayudas que permite flexibilidad a cada municipio en la elección de las acciones concretas que se desarrolla. El establecimiento de ZBE debe complementarse con otras medidas de transformación del transporte urbano que permitan fomentar el uso de las soluciones más sostenibles (transporte colectivo, movilidad activa), en detrimento del vehículo privado, así como incrementar la penetración de las tecnologías más limpias en los vehículos. Esto también se produjo en el caso de Madrid, donde su Ayuntamiento acompañó la puesta en marcha de la ZBE de otras medidas complementarias (Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, y actualmente plan Madrid 360) mediante fomento del transporte público, renovación del parque de vehículos hacia vehículos limpios, ampliación de carriles bici, etc., para incrementar los resultados de la ZBE (se buscan reducciones de un 15% adicional en los NO_x) y lograr que la reducción de emisiones contaminantes se hiciera extensiva a toda la ciudad y a la corona metropolitana. Con el fin de apoyar el despliegue de estas medidas, se constituirán diversas líneas de subvenciones atendiendo al reparto competencial de nuestro país.

Así, se establecen cuantías de ayudas a proyectos a financiar directamente por CC.AA en base a sus competencias. Estas ayudas serán de concesión directa mediante un reparto territorializado de las mismas que se realizará en el seno de la Conferencia Nacional

de Transporte, principal mecanismo de concertación entre el Estado y las CC.AA en materia de transporte.

En segundo lugar, se articulan líneas de ayudas dirigidas a los Ayuntamientos, siendo estos la administración principalmente responsable de la puesta en marcha de las políticas de transporte urbano, implantación de ZBE, gestión del transporte público, ordenación de la movilidad, etc. Para ello se establecen subvenciones en régimen de concurrencia competitiva, de manera que se financien los mejores proyectos.

Finalmente, se establece una línea de apoyo a empresas de transporte de viajeros y mercancías que será gestionada a través de las CC.AA en base al reparto competencial vigente. Se trata de ayudas directas en función de las actuaciones a realizar (adquisición de vehículos, instalación puntos de recarga, etc.).

Si bien se establece un reparto de fondos para cada línea de ayudas (a CC.AA – 900 millones; a Ayuntamientos – 1.500 millones; a empresas – 400 millones), dentro de cada línea no se establecen limitaciones de presupuesto entre las distintas sublíneas, a excepción de aquellas definidas dentro de la línea de ayuntamientos relacionados con el cumplimiento de unos % específicos de contribución al cambio climático, según se detalla a continuación. Se busca financiar los proyectos que más interés despierten entre los posibles beneficiarios, sin establecer límites a priori, con el fin de maximizar el uso de los fondos. Además, un mismo proyecto podría aglutinar actuaciones de distintas sublíneas. A modo de ejemplo, un Ayuntamiento podría solicitar ayudas para un proyecto de construcción de carril bici, compra de autobuses eléctricos y una app para mejorar la información a los viajeros e incrementar así el uso del transporte público.

En el caso de las convocatorias para financiar actuaciones a ayuntamientos se garantizarán que, al menos, 310 millones de euros (del total de 1.500 millones) se destinan a financiar las actividades que mayor impacto ambiental logran de acuerdo a la metodología de seguimiento de acción por el clima (*climate tracking*) de la Comisión Europea, que son: adquisición de autobuses cero emisiones (eléctricos, híbridos), instalación de puntos de recarga para el funcionamiento de dichos autobuses y actuaciones en infraestructura ciclista (carril bici, aparcamientos seguros, sistemas de alquiler de bicicletas públicas, etc.).

A continuación, se desarrollan las distintas líneas de ayudas incluidas en esta inversión:

1. Transferencias a Comunidades Autónomas para inversiones a realizar directamente por ellas, en base a sus competencias. Importe aproximado: 900 millones de euros.

Con cargo a estas transferencias, y previendo financiación del 100% de los costes, las CC.AA podrán acometer proyectos de inversión en actuaciones de titularidad autonómica que contribuyan al objeto de creación o funcionamiento de zonas de bajas emisiones en los entornos metropolitanos o a la transformación digital o sostenible del transporte. Ejemplos de proyectos elegibles pueden ser:

- Medidas destinadas a la priorización del transporte colectivo
- Aparcamientos disuasorios.
- Mejoras en estaciones de autobús (mejoras en sostenibilidad o digitalización).
- Mejoras en el transporte ferroviario de competencia autonómica (metros, ferrocarriles…) en entornos urbanos y metropolitanos.
- Proyectos relacionados con redes de carriles reservados para bicicletas y otra infraestructura ciclista (aparcamientos, etc).
- Proyectos de itinerarios peatonales.
- Actuaciones de mejora de la accesibilidad del sistema de transporte público.
- Proyectos de digitalización, siempre que sean complementarios a medidas u otros proyectos de transporte sostenible y redunden en el fomento del transporte más sostenible, contribuyendo así a la reducción de emisiones. Por ejemplo: implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, implantación de proyectos de movilidad como servicio, implantación de soluciones de ticketing (pago integrado), aplicaciones de ayuda a la gestión de la movilidad y el análisis de la información.
- Apeaderos u otras instalaciones que resulten necesarias para la ampliación del sistema metropolitano de transporte ferroviario.
- Proyectos no incluidos en los apartados anteriores que supongan una mejora en la calidad del aire; faciliten la reducción de necesidad de uso de vehículo privado; supongan incremento de uso de transporte público;
- Medidas de fomento de la movilidad activa y saludable.

Estas actuaciones deben realizarse por parte de las CC.AA con el fin de contribuir a la transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano y al

funcionamiento de las ZBE que sean implantadas en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, aunque las actuaciones no se sitúen estrictamente en estos términos municipales. Por ejemplo, un aparcamiento disuasorio puede contribuir a disminuir el tráfico de entrada a un núcleo urbano, pero localizarse fuera de dicho núcleo urbano. Esto se debe a que, con estas actuaciones, se busca lograr el mayor efecto posible en la mejora de la calidad del aire, emisiones de GEI y otros efectos (siniestralidad, ruido, etc.), lo que se logra actuando sobre los grandes núcleos de población.

2. Transferencias a Ayuntamientos para inversiones en base a sus competencias. Importe aproximado: 1.500 millones de euros.

Se establecerán diversas convocatorias de subvenciones dirigidas a Ayuntamientos, en concurrencia competitiva, para financiar las siguientes tipologías de proyectos:

a) **Proyectos de tipo "global" para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, que recojan el conjunto de inversiones que requiere esa implantación**. Serían ejemplos de proyectos subvencionables: sistemas de control de accesos (señalización, puntos de control con cámaras, puntos de control con barreras); sistemas de comunicaciones; sistemas de gestión y centro de control, servidores y software de bases de datos de autorizados y no autorizados excepciones, conexión de acceso a registros públicos - por etiqueta de vehículo, por aparcamiento, residentes, visitas, transporte público, carga y descarga - etc.; sensores y medidores (de calidad del aire, de CO2, de emisiones de vehículos individualizados, de ruido, etc.); sistemas de "enforcement" (sistemas de control de infracciones y de gestión de sanciones); sistemas embarcados de control de infracciones de aparcamiento, vehículos no autorizados, emisiones (por ejemplo, de vehículos con filtro de partículas defectuoso o de vehículos enchufables que circulan sin batería); otros sistemas de información y gestión de la ZBE (puntos de medida de tráfico distintos a los puntos de control de accesos, información en tiempo real de plazas de parking, información en tiempo real de calidad del aire y nivel de restricciones, información en tiempo real de itinerarios y tiempos de recorrido, generación de informes y alarmas, modelización predictiva del tráfico y la calidad del aire, etc.); sistemas innovadores o prototipos de movilidad personal. La financiación podría incluir la consultoría para diseño del proyecto siempre que constituya una parte del proyecto global (no son subvencionables trabajos de consultoría aislados).

b) **Medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso a la movilidad saludable**. Ejemplos de proyectos financiables en esta categoría son: plataformas y carriles de priorización (o exclusividad) para transporte colectivo; plataformas y carriles reservados para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal mediante nueva construcción o nuevos trazados; adecuación de vías y espacio urbano para bicicletas y/o vehículos de movilidad personal (ej. mediante señalización, pavimento diferenciado, elementos de separación, etc.); adecuación de espacios urbanos para la implementación de zonas e itinerarios peatonales y mejora de la accesibilidad (por ejemplo, en entornos históricos y artísticos, en zonas comerciales, en "supermanzanas", con pasarelas en permeabilización de barreras como ferrocarril, autopistas, ríos, con ascensores y otras instalaciones de movilidad vertical en zonas de desniveles importantes); proyectos para calmar el tráfico (mediante señalización, actuaciones en la infraestructuras, establecimiento de zonas de velocidad menor de 30 km/h, supermanzanas, establecimiento de zonas de prioridad peatonal, etc.); Actuaciones de mejora de la accesibilidad (personas con movilidad reducida o cualquier discapacidad) del sistema de transporte público; aparcamientos disuasorios de competencia municipal y zonas de estacionamiento regulado; intercambiadores y otras actuaciones de movilidad sostenible que mejoren la intermodalidad, tanto entre medios de transporte colectivo como con vehículos de última milla (actuaciones en intercambiadores, aparcamientos disuasorios, cabeceras de línea, provisión de bicicletas u otros vehículos de última milla en estos puntos); aparcamientos seguros de bicicletas y VMP; implantación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal; implantación de sistemas de transporte a la demanda, en zonas periurbanas de menos densidad; facilitación de la distribución urbana de mercancías sostenible (minihubs, centros de consolidación urbana, puntos de recogida, implantación de zonas de carga y descarga y sistemas para su gestión, etc.); fomento del transporte ferroviario de competencia local, infraestructura o medidas tecnológicas que incentiven su uso; compra/renovación de material rodante ferroviario para servicios de competencia local.

c) **Proyectos de transformación de flotas de transporte público**, con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Directiva de Vehículos Limpios. No solo se financiaría la adquisición de vehículos limpios (autobuses eléctricos y de hidrógeno), sino también un plan integral incluyendo: la adquisición de autobuses M2 ó M3 con tecnologías eléctrica con batería o eléctrica con pila de hidrógeno; la

instalación de puntos de recarga eléctrica para flotas de autobuses; la adaptación de cocheras (si se demuestra necesario para la instalación de puntos de recarga) y la consultoría para diseño del proyecto de electrificación y adaptación del plan de explotación (diseño de trayectos, adecuación de la conducción a condiciones climáticas, sistema de gestión de flotas, etc.). En esta línea no se incluye la financiación de autobuses de tecnologías diésel ni de gas.

d) **Proyectos de digitalización que contribuyan a la reducción de emisiones en el transporte urbano**. Para ello se contemplan dos tipos de proyectos: 1) aquellos que redunden en la mejora del servicio y de la experiencia de usuario del transporte público y para facilitar el acceso al transporte de personas con discapacidad (herramientas de planificación de viajes y mejora de la información del transporte, mejora de los procedimientos de ticketing y pago en transporte urbano, tecnologías aplicadas para facilitar el acceso al transporte a personas con movilidad reducida o cualquier tipo de discapacidad o necesidad especial), con el fin de hacer el transporte público más atractivo y accesible a todos los ciudadanos como alternativa al transporte privado y que, por tanto, se contribuya a lograr una disminución de las emisiones y 2) aquellos que mejoren la gestión de las Administraciones (proyectos de gestión inteligente y sostenible del tráfico y la movilidad, proyectos para proveer información de oferta de transporte al Punto Nacional de Acceso a la Información Multimodal, sistemas de transporte a la demanda, proyectos de sistemas de información de la movilidad, etc.) Herramientas de digitalización, en suma, que contribuyan a mejorar la eficiencia del sistema de transporte publico contribuyendo así igualmente a que sea más sostenible y que potencien el uso del transporte colectivo por los ciudadanos frente a otras alternativas menos sostenibles, especialmente frente al vehículo privado, a través de herramientas facilitadoras y de intermodalidad.

Todos los proyectos financiados bajo esta línea deberán contribuir a la reducción de emisiones GHG del transporte urbano, de forma que las mismas puedan acogerse al código “76bis Digitalisation of transport when dedicated in part to GHG emissions reduction: urban transport”.

Estas ayudas se destinarán a Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, y bajo determinadas condiciones, también pueden destinarse a Ayuntamientos entre 20.000 y 50.000 habitantes. El objetivo es acelerar la implantación de ZBE en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, así como contribuir

a la transformación digital y sostenible del transporte urbano de personas y mercancías con medidas que complementen estas ZBE. Así, los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia podrán presentar proyectos que respondan a cualquier tipología mencionada (a, b, c o d), al ser estos los municipios los que tienen más necesidad de mejorar la calidad del aire y mayor capacidad de lograr reducciones significativas en sus emisiones de GEI. Adicionalmente, los municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes con algunos requisitos adicionales (por ejemplo, proveer servicios de transporte público), podrán optar a las ayudas de las tipologías c o d, que contribuyan a hacer más limpio, accesible y eficiente su sistema de transporte público.

Los Ayuntamientos presentarán a las convocatorias sus proyectos que pueden incluir acciones subvencionables de cualquier tipología mencionada (según tengan derecho en función de su tamaño) que respondan a las necesidades de cada término municipal. Los proyectos presentados serán evaluados en función de su impacto, calidad, madurez y relevancia y sólo los mejor valorados accederán a la financiación, que puede alcanzar el 80% de los costes. También se valorará en estos proyectos la contribución a la cohesión social y perspectiva de género y se fomentará la colaboración entre distintos Ayuntamientos.

Como ya se ha mencionado previamente, del total de 1.500 millones destinados a esta línea, al menos 310 millones se destinarán a actuaciones de adquisición de flotas de vehículos cero emisiones para transporte urbano (eléctrico, hidrógeno), instalación de puntos de recarga para dichas flotas e inversiones en infraestructura ciclista.

Como resultado de esta línea se conseguirá que a finales de 2025 al menos 100 áreas urbanas se hayan beneficiado de los proyectos para la reducción de emisiones incluidos en esta línea.

3.Transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte, excluidas las de titularidad municipal. Líneas de ayudas a convocar por cada CA en su ámbito territorial. Importe aproximado: 400 millones de euros.

El diseño de este sistema de incentivos para la renovación de la flota de vehículos industriales en España tiene como objetivos:

- Incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales en España, especialmente de tecnologías que proporcionen cero emisiones en el transporte (Tank to Wheel), que redundará además en una mayor eficiencia en el uso de recursos, disminución de la

dependencia a combustibles fósiles importados y mayor competitividad de las empresas en una situación actual especialmente comprometida.

- La renovación del parque de vehículos, especialmente necesaria en el caso de vehículos pesados de transporte de mercancías.
- Un impulso a la reactivación del tejido industrial y del sector de la automoción en España. Es un sector que tiene una importancia vital para el PIB del país, especialmente en un momento en que otros sectores, particularmente el turismo, se encuentran sin posibilidad de aportar músculo a la recuperación económica española.
- El desarrollo del transporte intermodal como medio alternativo y complementario al transporte por carretera.

En cuanto al primer objetivo de incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales, resulta absolutamente necesario disminuir las emisiones del transporte en España para cumplir con los objetivos europeos en materia de cambio climático, además de mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades. En este sentido, los vehículos pesados suponen algo más de un cuarto de todas las emisiones GEI procedentes de la carretera en España, y alrededor de un 8% de las emisiones totales de nuestro país.

Sin embargo, la madurez tecnológica del sector de vehículo industrial (autobuses M2, M3 y camiones N2, N3) no ha alcanzado las cotas de madurez que sí han logrado los turismos, y vehículos ligeros de transporte de mercancías.

Mientras que la oferta (y las ventas) de vehículos ligeros híbridos enchufables o eléctricos puros ha despegado, dicha oferta es mucho más escasa en el ámbito del vehículo industrial, con la excepción del ámbito urbano y especialmente en el caso de autobuses. Existen vehículos pesados para el transporte de mercancías que son eléctricos puros, aunque la oferta aún es escasa y muy elevada en cuanto a los costes de adquisición. Estos vehículos están muy circunscritos al ámbito urbano, pues tienen tonelajes medios y autonomías bajas (entre 120 y 300 km) que no pueden suplir a las flotas actuales salvo en nichos muy determinados. Puede parecer que con una autonomía de 300 km ese vehículo eléctrico podría sustituir al vehículo habitual de transporte pesado de mercancías de distribución urbana, pero no puede obviarse el hecho de que la mayoría de esos vehículos en la actualidad tienen un número de trayectos elevado (aunque de poca distancia) y el

tiempo disponible entre ellos no permite la mayoría de las veces realizar una recarga total del vehículo.

Además, la infraestructura de carga necesaria para esas recargas ha de ser específica, con unas características de potencia y funcionalidad distintas a los de los turismos.

Por tanto, el sistema intentará incentivar la compra de esos vehículos pesados eléctricos para la distribución urbana, tratando de encontrar ese nicho donde la adquisición de estos vehículos para dar el servicio necesario en las mejores condiciones de sostenibilidad, ampliando el conocimiento sobre esta tecnología en el sector y así generar más oferta y demanda.

En el caso de autobuses, la autonomía de los eléctricos puros es de alrededor de 200 km, lo que limita muchos de sus usos posibles y condiciones de utilización. Por tanto, en el sector del transporte de mercancías y pasajeros de largo recorrido no hay oferta de vehículos eléctricos y los modelos de hidrógeno están aún en fase de experimentación. Existen algunas alternativas de vehículos híbridos enchufables para medio/largo recorrido, cuya adquisición se tratará también de incentivar.

Sí existen alternativas como el uso del gas (GNC y GNL) que si bien pueden ofrecer unas mejoras escasas, resultan interesantes a nivel de “tank to Wheel”, con alrededor de hasta un 15% menos de emisiones de GEI que el diésel Euro VI. Además, los vehículos de gas pueden utilizarse con biocombustibles, cuyo porcentaje en el mix energético español irá en incremento gracias a la aplicación de otros componentes del Plan de Recuperación. Estas ayudas se gestionarán por parte de las Comunidades Autónomas, previa transferencia de fondos realizada desde el Estado, siguiendo unos criterios de reparto para cada Comunidad Autónoma que serán acordados en Conferencia Sectorial. Las CC.AA gestionarán y abonarán las ayudas a las empresas de transporte según los vehículos inscritos en sus respectivos territorios.

La línea en su conjunto se divide en las siguientes sub-líneas, todas ellas de ayudas directas, esto es, la cuantía de las ayudas estará fijadas de antemano en función de la acción subvencionada, y los solicitantes podrán optar a ellas en orden de llegada hasta que se acaben los fondos:

a) **Línea de ayudas para el cambio de flota de vehículos de transporte de viajeros y mercancías de cero o bajas emisiones**, como por ejemplo híbrido simple, REEV y PHEV, GLP, GNC, GNL o BIfuel, BEV, Hidrógeno (FVC, FCHV). Se establecen

ayudas directas para la adquisición de este tipo de vehículos por parte de las empresas privadas que efectúan transporte.

En todo caso, todos los camiones subvencionados serán vehículos de cero emisiones o de bajas emisiones de conformidad el Reglamento 2019/1242, así como vehículos GNL/GNC que puedan utilizarse con biogás o biometano, garantizando que se cumplen los criterios de la Directiva de Energía Renovable 2018/2001/EU (REDII) y sus actos de desarrollo y asegurando que la medida es complementada por otras que incrementen el porcentaje de los biocombustibles en el mix nacional incluidas en otro componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Finalmente, podría ser financiable también operaciones de “retrofit” entendidas como la modificación que se realiza sobre la unidad de potencia de un vehículo de las categorías N2, N3, M2 o M3 matriculado en España, originalmente propulsado al 100% por combustible diésel o por gasolina, para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico o de hidrógeno. Esta ayuda no supone ningún incentivo a la compra de nuevos vehículos diésel o gasolina, ya que se dirige solo a vehículos ya matriculados, ni incentiva el mantener vehículos demasiado antiguos en la carretera con peor desempeño ambiental, ya que se exigirá una antigüedad de menos de 10 años.

Si bien una gran parte de la línea se destina a la financiación de vehículos limpios (eléctrico, hidrógeno), que podrían haberse etiquetado con el código 074, por ser conservadores se ha optado por asignar un coeficiente del 0% en términos de climate tagging.

b) **Línea de ayudas para la implantación de infraestructura de repostaje de vehículos industriales con combustibles alternativos (eléctrica, GNL, GNC, biometano)**.

La transformación de las flotas hacia modos de propulsión con energías alternativas requiere acciones más allá de la adquisición de vehículos nuevos. Por ello, se incluye una línea de ayudas a empresas de transporte para instalación de puntos de recarga eléctrica y de suministro de gas natural para sus propias flotas. Tanto la electricidad como el gas natural pertenecen a la relación de combustibles alternativos incluidos en la Directiva 2014/95 y requieren apoyo en el despliegue de infraestructuras de suministro. El uso de gas natural permite el empleo de biometano, contribuyendo a los objetivos de uso de energías renovables en el transporte. Las

empresas pueden optar por dar acceso público a sus instalaciones, contribuyendo de esa manera al despliegue de una red suficiente de puntos de suministro, aspecto clave para el despegue de las energías alternativas para el transporte.

Si bien una gran parte de la línea se destina a la financiación de puntos de recarga eléctricos, que podrían haberse etiquetado con el código 073, por ser conservadores se ha optado por asignar un coeficiente del 0% en términos de climate tagging.

c) **Línea de ayudas a empresas para adquisición o adaptación de remolques y semirremolques para transporte intermodal**.

Se trata de una línea de ayudas a empresas privadas para adquisición o adaptación de remolques y semirremolques, fabricados según la norma UIC 596- 5, de manera que resulten aptos para su empleo en autopistas ferroviarias (sistema vagón poché), con el fin de promover la intermodalidad con el modo ferroviario y lograr así reducir el tránsito de camiones por las carreteras. Este sistema de vagón requiere la carga y descarga vertical de los semirremolques mediante pórtico grúa, para ello se requiere una configuración especial de su estructura para soportar los esfuerzos y contar con los puntos de enganche para izarlos. El impulso de las autopistas ferroviarias requiere de la disponibilidad en el mercado de semirremolques que cumplan estas características. Estos semirremolques tienen un sobrecoste respecto de los semirremolques estándar por lo que se considera necesario incentivar su compra.

Estos remolques y semirremolques son en todo caso tecnológicamente neutros respecto al combustible utilizado en la cabeza tractora que los propulse (no son vehículos tractores, son unidades de transporte intermodal). El objetivo es trasladar a las autopistas ferroviarias el transporte de mercancías de largo recorrido.

d) **Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos**.

Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos, en función de su valor residual y del cálculo de costes externos evitados al retirar de la circulación dicho vehículo. La magnitud de costes externos evitados depende de la antigüedad (que a su vez determina el estándar Euro del vehículo y, por tanto, la cantidad de contaminantes que se emiten por kilómetro recorrido), y la asunción de los kilómetros que le faltan por recorrer al vehículo según su edad.

El objetivo es retirar de la circulación aquellos vehículos más antiguos y, por tanto, más contaminantes y menos seguros. Se contribuye de esta forma a rejuvenecer la edad media del parque y a disminuir las emisiones del transporte en España para

cumplir con los objetivos europeos en materia de cambio climático, además de mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades, entre otros problemas derivados de la actividad del transporte. Estas ayudas no estarán vinculadas a la adquisición de vehículos nuevos, por lo que no hay riesgo de incumplimiento de los requisitos de DNSH. El objetivo perseguido es retirar los vehículos más contaminantes de las carreteras, y no incentivar la compra de nuevos vehículos.

De forma adicional en **esta línea de inversiones se incluye una partida de, en torno a 11,3 millones de euros relacionados con los gastos necesarios para la gobernanza y gestión de todos los trabajos incluidos en esta línea**. El plazo para la ejecución de estos gastos estará limitado exclusivamente al plazo máximo definido por la Comisión para la ejecución del plan, agosto 2026.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo	0	619	2.970	633	14	13	11	4.260
Otra financiación	0	618	1602	580	0	0	0	2.800
Total	0	1237	4.572	1213	14	13	11	7.060

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito: **Promulgación de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte**

- Indicadores cualitativos: Disposición de la Ley por la que se establece su entrada en vigor. Segundo semestre de 2023.
- Descripción: Entrada en vigor de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte para mejorar la planificación, la coordinación y la eficiencia de las políticas de transporte público, apoyar la digitalización del transporte y el uso del transporte público y establecer un sistema de financiación para la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras públicas y que internalice los costes medioambientales.

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible**.

- Meta: 400 millones de euros en el segundo semestre de 2022.
- Descripción: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos relacionados

con adquisiciones por parte de municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán asignarse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa.

Los criterios de selección garantizarán que, del objetivo presupuestario total de 1 500 000 000 EUR, al menos 310 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1 190 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por las Comunidades Autónomas de al menos 900 millones EUR destinado a fomentar la movilidad sostenible**.

- Meta: 900 millones de euros en el segundo semestre de 2023.
- Descripción: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos asociados a adquisiciones por parte de las Comunidades Autónomas. Los proyectos y subvenciones adjudicados y las adquisiciones realizadas por las Comunidades Autónomas deberán:

  1) contribuir a fomentar la movilidad sostenible proporcionando subvenciones a empresas privadas para: a) desguazar los vehículos pesados antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano); las subvenciones deben concederse con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1);

2) contribuir a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia apoyando a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa; e) el incentivo de la penetración en España de tecnologías de cero emisiones en el ámbito del transporte; f) aparcamientos disuasorios a las afueras de dichos municipios y capitales de provincia que reduzcan el tráfico en el centro urbano; g) la ampliación o actualización de la red de transporte ferroviario (metro o tren); h) proyectos de digitalización, siempre que sean complementarios a medidas que redunden en el fomento de un transporte más sostenible, como, por ejemplo, la implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, implantación de proyectos de movilidad como servicio, proyectos de mejora del ticketing intermodal o interservicio y proyectos de ayuda a la gestión de la movilidad y el tráfico, y el análisis de la información para mejorar la eficiencia del sistema de transporte; y i) cualquier otro proyecto que: 1) suponga una mejora en la calidad del aire, especialmente en zonas urbanas; 2) facilite la reducción de necesidad de uso de vehículo privado en zonas urbanas y metropolitanas; 3) suponga un incremento de uso de transporte público; y 4) incentive la movilidad activa y saludable. Los criterios de selección garantizarán que al menos 900 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Objetivo: **Proyectos finalizados de fomento de la movilidad sostenible, especialmente en zonas urbanas y metropolitanas**

- Meta: 25 proyectos en el segundo semestre de 2023.
- Descripción: Al menos 25 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados, en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50 000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20 000 y 50 000 habitantes.

  Son proyectos de fomento de la movilidad sostenible los siguientes:

i) Proyectos desarrollados por municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenibles en municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán concederse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa. Un proyecto es un conjunto de actividades definidas, interrelacionadas y coordinadas, realizadas con un objetivo común dentro de determinados plazos y límites presupuestarios, para las que se solicita una subvención. Un municipio puede desarrollar más de un proyecto.

ii) Proyectos de fomento de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas desarrollados por las Comunidades Autónomas. Concierne a las tipologías a) a i) especificadas en la inversión 1 del componente 1. Las zonas urbanas y metropolitanas se definen como municipios con más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y, en determinadas condiciones, municipios de más de 20 000 habitantes. Cada Comunidad Autónoma puede desarrollar más de un proyecto.

iii) Proyectos de subvención a empresas privadas para: a) desguazar vehículos antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano). Deben subvencionarse al menos 8 500 vehículos pesados o puntos de repostaje para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad sostenible. Las subvenciones deben concederse de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

Objetivo: **Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible.**

- Meta: 1500 millones en el segundo semestre de 2024.
- Descripción: Publicación de la adjudicación de proyectos o subvenciones en el BOE o en la plataforma de contratación pública o de la ejecución de gastos relacionados con adquisiciones por parte de municipios que contribuyan a fomentar la movilidad

sostenible en los municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán asignarse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa.

Los criterios de selección garantizarán que al menos 310 000 000 EUR contribuyan a los objetivos de cambio climático con un coeficiente climático del 100 % y que al menos 1 190 000 000 EUR lo hagan con un coeficiente climático del 40 %, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241, sobre el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

(Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2022).

Objetivo: **Proyectos finalizados de fomento de la movilidad sostenible, especialmente en zonas urbanas y metropolitanas.**

- Meta: 280 proyectos en el segundo semestre de 2025.
- Descripción: Al menos 280 proyectos de fomento de la movilidad sostenible finalizados en zonas urbanas y metropolitanas, para contribuir a la movilidad sostenible en 150 zonas urbanas o metropolitanas de más de 50 000 habitantes y, en determinadas condiciones, en zonas urbanas de entre 20 000 y 50 000 habitantes.

  Son proyectos de fomento de la movilidad sostenible los siguientes:

  i) Proyectos desarrollados por municipios que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en municipios de más de 50 000 habitantes y capitales de provincia; en determinadas condiciones, también podrán concederse a municipios de entre 20 000 y 50 000 habitantes. Los proyectos apoyarán, por ejemplo: a) la transformación de las flotas de transporte público para lograr los objetivos de la Directiva de vehículos limpios, con arreglo a la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1); b) la delimitación y gestión de zonas de bajas emisiones; c) la digitalización del transporte público, su gestión administrativa y la mejora de su accesibilidad; y d) medidas para priorizar el transporte colectivo y la movilidad activa. Un proyecto es un conjunto de actividades

definidas, interrelacionadas y coordinadas, realizadas con un objetivo común dentro de determinados plazos y límites presupuestarios, para las que se solicita una subvención. Un municipio puede desarrollar más de un proyecto.

ii) Proyectos de fomento de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas desarrollados por las Comunidades Autónomas. Concierne a las tipologías a) a i) especificadas en la inversión 1 del componente 1. Las zonas urbanas y metropolitanas se definen como municipios con más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y, en determinadas condiciones, municipios de más de 20 000 habitantes. Cada Comunidad Autónoma puede desarrollar más de un proyecto.

iii) Proyectos de subvención a empresas privadas para: a) desguazar vehículos antiguos, b) renovar sus flotas pesadas de pasajeros y mercancías para que sus vehículos sean más limpios, c) comprar o adaptar sus remolques o semirremolques para el transporte intermodal o d) instalar puntos de repostaje con combustibles alternativos (electricidad, GNL, GNC y biometano). Deben subvencionarse al menos 3 000 vehículos pesados o puntos de repostaje o de recarga para considerar que se ha finalizado un proyecto de fomento de la movilidad sostenible. Las subvenciones deben concederse de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

(Fecha para el valor de referencia: 31 de diciembre de 2023).

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Programa 46FB. C06.I02 Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización

PROGRAMA 46FB

C06 I02 RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE. OTRAS ACTUACIONES

1. DENOMINACIÓN DEL COMPONENTE

Movilidad sostenible, segura y conectada.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL COMPONENTE

Este componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español trata las cuestiones siguientes: 1) Acompañar la transición hacia modos de transporte más sostenibles; 2) reducir las emisiones del sector del transporte; 3) hacer que el sector del transporte sea más seguro, accesible, sostenible e inclusivo.

Los objetivos del componente son desarrollar la red ferroviaria española (en particular, los corredores principales de la RTE-T y otras infraestructuras de la RTE-T); hacer más interoperable la red de transportes (ferrocarriles, carreteras, puertos) con el objetivo de reducir su huella de carbono; mejorar las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal; y modernizar el sector del transporte con la introducción de tecnologías digitales avanzadas.

Este componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de la inversión en eficiencia energética y en el uso de los recursos y al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías (recomendación específica por país 3 de 2019) y a la inversión en la transición ecológica y digital y el transporte sostenible (recomendación específica por país 3 de 2020).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

3. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL COMPONENTE

Los objetivos perseguidos por este componente son los siguientes:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad

donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.

- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.
- Digitalización y sostenibilidad del transporte de mercancías, mediante un programa de ayudas que ubica entre sus potenciales beneficiarios a las empresas de transporte de mercancías para impulsar su digitalización, la descarbonización del transporte y el transporte ferroviario de mercancías en particular.

4. DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN

La única actuación de este programa dentro de la inversión 2 del Componente es la siguiente, que complementada con las recogidas en el Programa 45FB, corresponde al total del Componente 6 Inversión 2:

Concepto	**Descripción**	**Importe PGE 2022 (miles de euros)**
69	Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones. I+D+i+Digitalización.	24.478

Hay una primera parte que se corresponde con inversiones a realizar por la Subsecretaría de este Departamento en relación al esfuerzo continuo realizado en los últimos años para la mejora de los servicios públicos a través de nuevos y mejores servicios digitales.

Ante la importancia económica y social de las competencias del Departamento, entre las que destacan los ámbitos de las infraestructuras (Redes Transeuropeas y estatales) ordenación del transporte y la movilidad, aconseja reforzar el impulso en dicha mejora, a través de un proceso de transformación digital destinado a aumentar la eficiencia, innovación y calidad de los servicios públicos digitales.

Para ello en la línea de Transformación Digital se incluyen las siguientes actuaciones:

- **Building Information Modeling (BIM):** Potenciación de la coordinación y comunicación a través del Portal web de la Comisión BIM, puesta en marcha de una plataforma colaborativa para gestión de información y modelos digitales, etc.
- **Impulso de la Movilidad como Servicio (MaaS),** ofreciendo datos abiertos y utilizando nuevas tecnologías para el análisis y optimización de la movilidad.

- Implementación de un sistema de análisis, seguimiento, vigilancia, control de necesidades, ejecución de servicio e implantación y aplicación de nuevas tecnologías en el Transporte Terrestre.
- **Plan de Digitalización de la Dirección General de Carreteras**, encargada de gestionar la planificación, el proyecto, construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales, incluyendo la gestión electrónica integral de expedientes de contratación, nuevos sistemas de gestión en los ámbitos de proyectos, construcción y conservación, monitorización de elementos a través de sensores y análisis big data, etc.
- Otras actuaciones para la prestación de nuevos servicios y mejora de la gestión en los ámbitos aéreos, marítimo y de información geográfica, entre otros.

Como segunda parte, se incluyen en este concepto unas pequeñas partidas que recogen los gastos en los que incurrirá el MITMA durante el transcurso del Plan para la gobernanza, gestión y seguimiento de todas las tareas asociadas con las actividades del Plan gestionadas de forma directa por el propio Ministerio (a excepción de las llevadas a cabo por ADIF y la Secretaría General de Transportes y Movilidad). Para ello está en el proceso de contratación a la empresa dependiente del Ministerio (INECO) de los trabajos de seguimiento y gobernanza del Plan hasta la finalización de los mismos.

Los importes que se han recogido en los Presupuestos dentro de este concepto corresponden a las anualidades de 2022 de los encargos (ya firmados o en proceso de firma) de los diferentes órganos para el apoyo a la gobernanza de sus competencias y labores dentro del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

En concreto, los tres encargos a INECO de Gobernanza recogidos en este concepto son los correspondientes a:

- Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda.
- Dirección General de Carreteras.
- Subdirección General de Planificación, Redes Transeuropeas y Logística.

5. COSTE DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUALIZADA

(Miles de euros)

Periodificación	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Coste del Mecanismo		9.183	24.478	23.715	16.750	3.200	1.657	78.983
Otra financiación								
Total		9.183	24.4783	23.715	16.750	3.200	1.657	78.983

6. HITOS Y OBJETIVOS DE LA INVERSIÓN

Hito/ Objetivo	Nombre	Indicador cualitativo (para hitos)	Indicador cuantitativo (para objetivos)		Tiempo	
			Unidad	Meta	Trimestre	Año
Hito	Digitalización del MITMA.	Notificación oficial de la finalización de las obras.			Q4	2024

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 de dos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS1 (Fin de la pobreza) y ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles). 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 través del Fondo de Financiación del servicio postal universal previsto en la Ley 43/2010 y una vez aprobado y en vigor el Plan de prestación del mismo, 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, así como de gestionar el correspondiente Fondo de financiación del mismo.

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 al Fondo de financiación del servicio postal universal, 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 Instituto Geográfico Nacional (IGN) y de su Organismo Autónomo Centro Nacional de Información Geográfica (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 y contribuye instrumentalmente a los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS4 (Educación de Calidad), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS9 (Industria, Innovación e infraestructura), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres) 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.

- ICTS (Infraestructura Científico Técnica Singular) del Observatorio de Yebes y del radiotelescopio de 30 metros del Instituto de Radioastronomía Milimétrica en Granada: para el desarrollo de instrumentación de radioastronomía y su innovación.

- Proyecto RAEGE “Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales” que aborda la construcción de cuatro estaciones geodésicas fundamentales con aplicaciones para la monitorización del cambio global.

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, así como la implantación de las infraestructuras necesarias, 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 de esta área, es también institución de referencia en geomagnetismo y gravimetría. Es a su vez responsable de la planificación y gestión de las redes geodésicas de ámbito nacional, de la red de nivelación de alta precisión y de la red de mareógrafos que conforman el marco y Sistema de Referencia Geodésico español.

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 euros, financiado al 80% con fondos FEDER.

- Proyecto RAEGE “Red Atlántica de Estaciones Geodésicas y Espaciales”. También financiado con fondos FEDER. En 2022 se va a acometer la instalación del radiotelescopio de Gran Canaria.

- Proyecto YNART “Infraestructuras para la actualización de los radiotelescopios del Observatorio de Yebes”, por un valor de 3.735.000 euros, financiado también al 80% con fondos FEDER.

- Proyecto ASSA “Actualización del Sistema de Servos y Superficie de la Antena” para el radiotelescopio de 30 metros de diámetro del Instituto de Radioastronomia Milimétrica en Granada por un importe de 4.833.000 euros, financiado también al 80% con fondos FEDER.

- Proyecto para el establecimiento de una red de vigilancia volcánica en Isla Decepción (Antártida).

- 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. 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.

Este plan se financia con el presupuesto del capítulo 6 del programa 495A, en concreto con los superproyectos “INFRAESTRUCTURAS GEODESICAS GEOFÍSICAS Y ASTRONÓMICAS” y “GEODESIA, GEOFÍSICA Y ASTRONOMIA Y ADQUISICIÓN DE SU INSTRUMENTAL”.

Las actividades necesarias para la ejecución de este programa de actuación se enmarcan en seis 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 tiene como objetivos 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 y captura 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 su importancia en proyectos europeos como Copernicus y el Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo en España (SIOSE).

La información geográfica, tanto especializada como la Información Geográfica de Referencia, como las Bases de Datos con mayor nivel de inteligencia de producto, por su parte, se han reorientado hacia la automatización y la digitalización de tareas de poco valor añadido integrando la actualización continua basada en la gestión de eventos sobre el territorio y conformando una base de datos de información geográfica que permite esta automatización e integra metodologías como la Inteligencia Artificial o el Big Data.

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 al amparo 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, como garante y tutela de la información geográfica fedataria del territorio.

Este plan se financia con el presupuesto del capítulo 6 del programa 495A, en concreto con el superproyecto “CARTOGRAFÍA Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA”.

Las actividades necesarias para la ejecución de este programa de actuación se enmarcan en seis grandes áreas:

- Conservación, mejora continua y actualización de la Imprenta.
- 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 de información Geográfica.
- Producción y actualización de la cartografía oficial topográfica, provincial y series autonómicas.
- Desarrollo, análisis y publicación del Atlas Nacional de España y sus monografías asociadas.

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 (O.A. Centro Nacional de Información Geográfica)

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.

Se recoge, como indicador, el número de recursos didácticos que se desarrollan. En efecto, el CNIG e IGN en colaboración con la Asociación de Geógrafos Españoles están

trabajando en un programa de desarrollo de recursos didácticos (vídeos, story maps, juegos) que sirva de herramienta complementaria en la docencia al profesorado y permita a los alumnos de las diferentes etapas asentar y mejorar sus conocimientos geográficos de una forma amena y atractiva.

Este plan se financia mediante transferencias de crédito internas de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, tanto a través del capítulo 4 como del capítulo 7 del programa 000X, y con los ingresos obtenidos por el Organismo Autónomo en su actividad habitual.

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.

Finalizado el Plan Cartográfico Nacional (PCN) correspondiente al periodo 2017-2020, el PCN 2021-2024 es el marco de referencia de actuación coordinada en el ámbito de la información geográfica en España.

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.

Este plan se financia con el presupuesto del capítulo 6 del programa 495A. También se ha previsto una dotación del capítulo 7 de este programa, en concepto de transferencias a CC.AA. para apoyo al funcionamiento del Sistema Cartográfico Nacional.

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.

Este plan se financia con el presupuesto del capítulo 6 del programa 495A, en concreto con los superproyectos “EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS” Y “EQUIPOS INFORMÁTICOS”.

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.de Astronomía, Geodesia y Geofísica	Plan de I+D+i en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica
S.G. de Cartografía y Observación del Territorio	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 del IGN	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

1. Plan de I+D+I en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	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)**	35	28	30	25	25
— Red atlántica de estaciones geodinámicas y espaciales **(% de presupuesto ejecutado)**	95	23	95	95	97
Estudios científicos y trabajos de investigación dirigidos al incremento del conocimiento en astronomía, geodesia y geofísica					
— Tesis y monografías **(nº)**	4	2	4	3	3
— Operatividad instalaciones y medios de observación **(%)**	80	90	90	80	85
Investigación astronómica y geofísica					
— Publicaciones-comunicaciones en revistas y congresos internacionales **(nº)**	160	133	100	90	95
2. De medios					
— Técnicos especialistas operación telescopios	6	5	6	6	7

1. Plan de I+D+i en ciencias de la Tierra y el espacio y de vigilancia y alerta sísmica y volcánica

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	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)**	4.500	900	900	900	900
— Sistema de vigilancia volcánica de Canarias **(% equipos)**	96	100	95	95	95
Actividades culturales y de divulgación científica					
— Visitantes atendidos **(nº)**	13.500	1.800	7.000	7.000	13.500
— Conferencias impartidas **(nº)**	40	27	43	31	36
2. De medios					
— Técnicos especialistas vigilancia volcánica **(nº técnicos)**	35	35	40	40	40

2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	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					
— % medio anual de disponibilidad, continuidad e integridad de los servicios provenientes de las redes geodésicas activas y pasivas **(%)**	97	95,33	97	97	97
Programas Geodésicos					
— REDNAP (Nivelación alta precisión) **(% red operativa)**	97	96	97	97	97
— Red Nacional de Mareógrafos **(% datos disponibles)**	97	95	97	97	97
— Red Nacional de Estaciones Permanentes **(% datos disponibles)**	97	95	97	97	97
2. De medios					
— Lín.de nivelación contrata-das **(km)**	190	86	150	80	100
— Lín. de nivelación por medios propios **(km)**	30	0	25	21	35
— Ins./mant. de estaciones mareográficas **(nº estacio-nes)**	10	10	10	10	10
— Ins./mant. estaciones per-manentes **(nº estaciones)**	8	8	4	16	16

2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
Desarrollo del pnot para la generación de coberturas periódicas de imágenes información geográfica de referencia y ocupación del suelo	100	96	100	100	100
— % del territorio nacional cubierto en un ejercicio anual mediante el conjunto de imágenes e información territorial del PNOT **(%)**					
Plan Nacional de Observación del Territorio					
— Hojas SIOSE1:25.000 **(% Territorio)**	50	50	40	40	60
— Hojas CORINE 1:100.000 **(% Territorio)**	25	5	5	25	40
— Reuniones programas internacionales **(nº reuniones)**	24	25	50	50	50
— Escenas espaciales corregidas **(nº)**	320	320	320	320	320
— Mosaicos 1:50.000 de ortofotos PNOA **(nº hojas)**	682	652	810	810	562
— Hojas MDT/MTN50 **(nº hojas)**	200	175	250	300	100
2. De medios					
— Contratación SIOSE **(Km^2)**	250.000	250.000	130.000	130.000	80.000
— Contratación vuelos PNOA **(Km^2)**	170.429	170.429	194.989	194.989	140.531
— Estaciones para geo-procesamiento y servidores **(nº estaciones)**	20	5	20	20	20

2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
Producción a actualización de las bases topográficas y cartográficas de ámbito nacional y de la cartografía oficial topográfica y temática derivada de ellas					
— % del territorio nacional cubierto en un ejercicio anual mediante el conjunto de las bases y series topográficas y cartográficas nac. **(%)**	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Bases de datos geoespaciales					
— Base de Redes de Transporte **(km^2)**	223.442,70	372.067,00	223.442,70	122.463,00	239.150,00
— Base de elementos hidrográficos **(km^2)**	101.200,00	42.600,00	70.000,00	70.000,00	100.000,00
— Base de poblaciones **(nº)**	150.000,00	90.000,00	90.000,00	10.500,00	94.500,00
— Base Topográfica Nacional, BTN25 actualizada **(Km^2)**	357.882,51	154.339,30	161.470,02	225.983,04	362.292.16
— Base Topográfica Nacional, BTN100 actualizada **(Km^2)**	350.000,00	140.000,00	350.000,00	350.492,86	155.497,14
— Bases Cartográficas BCN200, BCN500 y BCN1000 actualizadas **(nº Productos BBDD)**	12	12	15	15	15
Mapa Topográfico Nacional					
— Hojas MTN25 actualizadas	1.032	837	490	480	852
— Hojas MTN50 actualizadas	12	18	16	0	0

2. Producción, actualización y mejora de la información geográfica y la cartografía oficial

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
Producción a actualización de las bases topográficas y cartográficas de ámbito nacional y de la cartografía oficial topográfica y temática derivada de ellas					
Cartografía derivada y temática					
— Productos cartográficos derivados y temáticos **(nº productos cartográficos)**	15	10	11	11	13
— Filmación planchas impresión offset **(nº)**	500	371	500	500	500
— Recursos producidos SIANE **(nº recursos)**	900	900	900	900	900

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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
— Ventas en Productos Geográficos **(miles €)**	500,00	357,04	500,00	400,00	500,00
— Ventas en Servicios **(miles €)**	2.300,00	2.133,00	2.300,00	2.000,00	2.300,00
— Exposiciones en la sede central del IGN	--	--	--	--	1.600
— Seguidores en redes sociales	--	--	--	--	130.000
— Visitas página web **(nº)**	5.500.000	6.791.968	3.500.000	10.000.000	7.000.000

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
2. De medios					
— Transf. Corrientes recibidas del Departamento **(miles €)**	2.034,03	2.034,03	2.040,21	2.034,03	2.034,03
— Transf. Corrientes de OO.AA. **(miles €)**	50,00	0,00	50,00	5,00	50,00
— Otras transferencias corrientes **(miles €)**	0,00	37,62	100,00	0,00	0,00
— Transf. capital recibidas del Departamento **(miles €)**	2.520,00	2520,00	2.520,00	2.520,00	2.520,00
— Transf. Capital recibidas de la Unión Europea **(miles €)**	100,00	89,97	0,00	0,00	0,00
— Préstamos **(miles €)**	2.998,72	2.528,00	6.488,70	3.624,93	3.892,67
— Personal del Organismo **(nº efectivos)**	95,00	84,00	83,00	90,00	95,00

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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
Planificación, desarrollo y gestión de la infraestructura de la Información Geográfica de España:					
— Servicios web interoperables **(nº)**	3.250	3.500	3.000	4.250	4.000
— Peticiones a los Servicios del Nodo IGN-IDE **(nº)**	17.250	19.108	16.000	19.500	20.000
— Visitas al Geoportal de la IDEE **(nº)**	350.000	419.438	450.000	360.000	400.000
Armonización y normalización de la información geográfica oficial y su difusión en el ámbito nacional e internacional.					

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
— Datos y Servicios INSPIRE **(%)**	65,00	54,00	85,00	65,00	80,00
— Sesiones de descarga de datos **(nº)**	900.000	698.032	800.000	805.000	810.000
— Cantidad de datos descarga-dos por los usuarios **(GB)**	998.000	1.224.498	1.100.000	1.500.000	1.500.000
— Actuaciones de PPP **(nº)**	4	7	4	5	5
— Desarrollo de proyectos de soporte y capacitación técnica en el ámbito de las tecnologías de la información geográfica proyectos de soporte técnico en I+d+i en tic **(miles €)**	3.300	2.392	4.367	2.000	2.200
2. De medios					
— Técnicos en Tecnologías de la Información Geográfica capacitados **(nº)**	850	687	800	650	650

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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
Gestión de los instrumentos de soporte del sistema cartográfico nacional					
—Ejecución Plan Cartográfico Nacional **(%)**	25	25	25	25	25
—Ejecución Líneas límite jurisdiccionales **(%)**	17	16	16	16	16
—Mantenimiento del Registro Central de Cartografía y el Nomenclátor **(miles €)**	100	100	0	0	0
Potenciación de la Colaboración Institucional a través del Consejo Superior Geográfico	0	0	0	0	0

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
--- Reuniones del pleno CSG **(nº)**					
—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	6	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	2
—Líneas replanteadas **(nº)**	80	80	18	49	58

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	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
2. De medios					
PERSONALES					
—Equipo humano de campo **(nº Tcos)**	19	19	18	19	19
—Equipo humano de oficina **(nº Tc/ad)**	5	5	4	5	5
MATERIALES					
--- Receptores GPS precisos **(nº)**	12	12	12	12	12

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
—Navegadores GPS **(nº)**	4	4	4	4	4
—Radios **(nº)**	4	4	4	4	4
FINANCIEROS					
—Dietas: actuaciones preceptivas del IGN en deslindes **(miles €)**	25	25	15	10	13

5. Actuaciones horizontales

5.1. Documentación geográfica

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
—Incorporación de nuevos fondos **(nº documentos)**	700	11.700	10.000	25.000	15.000
—Labores de difusión **(nº de eventos)**	90	50	80	70	60
—Mantenimiento de BD y digitalización **(nº Registros)**	43.000	13.300	30.000	55.000	30.000
—Documentos facilitados a los usuarios **(nº documentos)**	800.000	1.154.881	1.500.000	1.000.000	1.200.000
2. De medios					
—Monitores **(miles €)**	10	18	10	10	10
—Ordenadores **(miles €)**	25	126	50	35	50
—Adecuación sala exposiciones **(miles €)**	2	2	2	2	80

5. Actuaciones horizontales

5.2. Gerencia

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
—Convocatorias de pruebas selectivas **(nº)**	6	4	4	4	4
—Concursos para la provisión de puestos **(nº)**	4	2	2	2	2
—Cursos de formación **(nº)**	18	2	18	16	16
—Acciones de vigilancia de la salud **(nº)**	5.250	5.450	5.250	5.400	5.500
—Obras de remodelación **(nº m^2 afectados)**	2.000	2.300	2.300	2.300	2.300
—Comunicaciones **(nº puntos)**	0	0	50	50	0
—Gestión de servidores físicos **(nº servidores)**	100	101	106	106	108
—Gestión de servidores virtuales **(nº servidores)**	211	211	230	230	240
—Gestión de almacenamiento SAN **(nº Tbytes)**	351	14	14	14	20
—Gestión de almacenamiento NAS **(nº Tbytes)**	2.162	2.162	1.400	1.400	1.000
—Relación participación mujeres/hombres en foros **(%)**	40	35	45	40	50
2. De medios					
— Plaza ofertadas **(nº)**	68	58	55	55	55
—Puestos convocados **(nº)**	20	21	20	12	15
—Aulas de formación **(nº)**	4	4	4	4	4
—Reuniones con sindicatos **(nº)**	2	4	4	4	4
—Expedientes de obras **(nº)**	18	15	15	11	12
—Routers, switches **(nº)**	14	10	18	18	10
—Herramientas lógicas de control y gestión **(nº)**	5	5	5	5	5
—Servidores **(nº)**	4	4	5	5	5

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
• **Línea de Subvención: Observatorio del Ebro**					
—Plan de trabajo anual con planificación de estudios y trabajos concretos	1	1	1	1	1
—Memoria de trabajos realizados e informe final	1	1	1	1	1
• **Línea de Subvención: Real Sociedad Geográfica**					
—Memoria Anual	1	1	1	1	1
—Número de eventos de difusión celebrados en el período	8	8	8	8	8
—Servidores **(nº)**	4	4	5	5	5
• **Línea de Subvención: Becas y ayudas en áreas de Astronomía, Geofísica, Geodesia, Geomática y Cartografía**					
—Nº becas concedidas/Nº becarios al final del período	10	10	10	16	16
—Duración media de la beca **(meses)**	10	10	11	11	11
—Media valoración Realización de las tareas asignadas **(0-10)**	8	8	9	9	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, fue creada por el art. 89 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (L.P.E.M.M.), 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.

La ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2021 en su disposición final trigésima cuarta, de modificación de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, establece que se añada a esta ley la disposición adicional vigesimotercera, en la que se regula el régimen jurídico aplicable a Sasemar: *"La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) preservará su naturaleza de entidad pública empresarial y, con las especialidades contenidas en su legislación específica, se regirá por las disposiciones aplicables a dichas entidades en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, a excepción de lo dispuesto en los artículos 103.1 y 107.3 de la Ley, exclusivamente en lo que se refiere a la financiación mayoritaria con ingresos de mercado".*

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 aprobó el Plan de Actuación 2019-2021, en tanto en cuanto se aprueba el nuevo Plan Nacional de Salvamento (PNS) -actualmente pendiente de aprobación por el Consejo de Ministros- para los próximos cuatro años (2021- 2024). Este nuevo PNS tiene en cuenta los objetivos y recomendaciones estratégicas marcadas por diversos documentos, entre los que destacan la Agenda 2030 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones unidas como marco global (ODS13 y ODS14), la Política Marítima Integrada de la Unión Europea o la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada en el ámbito nacional.

De acuerdo con estas políticas y estrategias, el reto fundamental al que se enfrenta el sistema de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina es el de obtener un desempeño más eficaz y eficiente, capaz de maximizar el aprovechamiento de las capacidades disponibles y potenciando la sostenibilidad, así como aprovechar al máximo las capacidades que ofrece la aceleración tecnológica, de forma que pueda afirmarse que cada día nuestros mares son más limpios y seguros.

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 (CCS).
- 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 (LCC).
- 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 junio de 2021), con una plantilla de más de 1.500 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 2020, último ejercicio cerrado, Salvamento Marítimo:

- Asistió a 45.493 personas (una media de 125 personas al día).
- En las actuaciones relacionadas con embarcaciones precarias o sobrecargadas, Salvamento Marítimo rescató a 26.041 personas en 1.170 pateras.
- Asistió a 45.397 buques.
- Controló el tráfico de 254.305 buques.
- Impartió formación a 3.084 personas, a través de 326 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.

A la fecha está pendiente de aprobar por el Consejo de Ministros el nuevo Plan Nacional de Salvamento 2021-2024. Sin embargo, y como continuación del Plan de Actuación 2019-2021 que aprobó el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con fecha 19 de diciembre de 2019, los objetivos generales de este nuevo Plan Nacional de Salvamento se articulan en tres grandes ejes:

- **Competitividad: Servicios Eficaces y Eficientes:** 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 (reforzando la plantilla e impulsando la formación) y materiales (modernizando los medios actuales), promoviendo una mayor coordinación y cooperación entre las autoridades marítimas.
- **Descarbonización y sostenibilidad:** alineados con lo establecido por Naciones Unidas en su Agenda 2030 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 13: Acción por el clima y 14: Vida submarina, adoptando medidas para combatir el cambio climático y el uso sostenible de los océanos, mares y recursos marinos. Además, el Marco de actuación en materia de Clima y Energía contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la Unión Europea durante el periodo 2021-2030, como la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En este punto, 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:** la 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, teniendo en cuenta las restricciones presupuestarias habidas en los últimos ejercicios.

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 los instrumentos o herramientas con los que cuenta la Entidad para cumplir su objeto.

Para el ejercicio 2022, Sasemar, a través del capítulo 7 de este programa, financiará la finalización de los proyectos iniciados en 2019 y 2020, aprobados en el Plan de Actuación 2019-2021 (muchos de ellos retrasados debido al impacto del Covid19) y comenzará otros previstos en el nuevo Plan Nacional de Salvamento 2021-2024:

- 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, DST Finisterre, etc.), medida imprescindible para el mantenimiento del servicio actual.
- Además de continuar con la construcción del nuevo CCS Palma (actualmente pendiente de autorizaciones administrativas), 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, empezar el estudio para 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.
- Continuar con la renovación de 2 unidades marítimas de intervención rápida, tipo Salvamar de 21 metros de eslora.
- Continuar con la construcción de una unidad marítima tipo Guardamar.

- En mayo de 2021 se ha adjudicado, por importe de 52,50 millones de euros, el contrato para la construcción de un remolcador de altura que permita el aterrizaje de aviones no tripulados, lo que permitirá mejorar la capacidad de respuesta en emergencias de salvamento y contaminación marina.
- Asimismo, a mediados de 2022 se prevé iniciar la licitación para la construcción de otro remolcador de altura de unos 60-65 metros de eslora diseñados con criterios ambientales para ir sustituyendo a los otros dos remolcadores de mayor antigüedad.
- Programa integral de innovación en salvamento marítimo i-SAR, 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 cuenta con la prefinanciación a 3 años de un Fondo FEDER (85%), del 2020 al 2023.

  En diciembre de 2020, se ha recibido en concepto de anticipo el libramiento en pago único del total de la ayuda por 17,831 millones de euros, correspondiente al 85% del coste estimado del proyecto, actualmente en fase de licitación.
- Renovación de equipamientos de unidades marítimas:
  - Renovación de material de lucha contra la contaminación (barreras y equipos de última generación).
  - Continuar con la instalación de sondas multihaz en los buques de salvamento para mejorar la eficiencia en la detección y localización de pecios hundidos en el mar.
  - Continuar con la renovación de motores y actualización del equipamiento de navegación y comunicaciones de las salvamares de mayor antigüedad.
  - Renovación de 2 lanchas semirrígidas de Cruz Roja.
- Otras inversiones complementarias son la:
  - Adecuación de un edificio polivalente de oficinas/ residencia para alumnos en el Centro Jovellanos.
  - Digitalización de los procesos de la entidad para la adaptación al teletrabajo (adquisición de licencias para aplicaciones de control del trabajo no presencial, portátiles para el personal, actualización licencias office, etc.).

- 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.

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 la Mar y lucha contra la contaminación del Medio Marino

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
1. De resultados					
— Personas involucradas **(número)**	18.000	45.493	60.000	41.229	42.000
— Buques asistidos **(número)**	6.000	5.397	6.000	5.699	6.000
— Buques controlados en Dispositivos de Separación de Tráfico (DST) **(número)**	155.000	123.619	140.000	133.660	135.000
— Tráfico Portuario **(número)**	175.500	130.686	176.000	143.191	157.000

OBJETIVO
Ejecución del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y lucha contra la contaminación del Medio Marino

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu-puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución prevista	Presu-puestado
2. De medios					
— Personas estructura **(número)**	1.351	1.417	1.474	1.500	1.585
— Gastos de explotación **(miles €)**	165.806	185.646	189.014	189.014	192.747
— Inversiones **(miles €)**	26.350	7.843	56.250	49.148	46.941
— Inversiones **(miles €)** con cargo al Fondo del Plan de Recuperación Económica de la UE			0	0	0