



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES

Ministerio de
Transportes, Movilidad
y Agenda Urbana

2018 - 2021

PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES

1. POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.....	3
1.1 ÁMBITO DE COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.....	3
1.2 EL IMPACTO DE LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y AGENDA URBANA.....	3
2. PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA 2018-2021.....	9
2.1 FUNDAMENTO JURÍDICO	9
2.2 NATURALEZA	10
2.3 EVALUACIÓN DEL PES 2014-2017	10
2.4 ÁMBITO DE APLICACIÓN	12
2.5 NOVEDADES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES 2018-2021.....	12
2.6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	15
A. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	15
B. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	16
2.6.1 OBJETIVO ESTRATÉGICO 1.....	24
2.6.2 OBJETIVO ESTRATÉGICO 2.....	105
2.6.3 OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.....	206
2.6.4 OBJETIVO ESTRATÉGICO 4.....	275
2.6.5 OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.....	328
2.6.6 OBJETIVO ESTRATÉGICO 6.....	379
2.7 PLAZO DE VIGENCIA	390
2.8 FINANCIACIÓN.....	390
2.9 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	390
ANEJO: PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA.....	392

1. POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

1.1 ÁMBITO DE COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

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, en materia de:

- ✓ **Infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo.**
- ✓ **Control, ordenación y regulación administrativa** de los servicios de **transporte** correspondientes.
- ✓ **Implementación de la Agenda Urbana, acceso a la vivienda**, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura.
- ✓ Ordenación normativa de los servicios **postales y telegráficos.**
- ✓ **Astronomía, geodesia, geofísica y cartografía.**

El Grupo Fomento entendido como el conjunto de la estructura orgánica dentro del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como los organismos autónomos, agencias estatales, entidades públicas empresariales y sociedades mercantiles estatales adscritas al Departamento, está llamado a desempeñar un papel estratégico en el desarrollo socioeconómico de España, promoviendo las condiciones para que la libertad y la igualdad individual y de los grupos en que se integran los individuos sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos a su plenitud (art. 9.2 CE) y actuando como **elemento dinamizador de nuestra economía.**

1.2 EL IMPACTO DE LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y AGENDA URBANA

Las políticas de transporte, infraestructuras y agenda urbana están orientadas a garantizar la vertebración territorial, la cohesión social y la igualdad de oportunidades entre los ciudadanos de todo el territorio nacional, con independencia de donde residan. La vocación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es dirigir estas políticas a la corrección de la desigualdad y la productividad.

La gestión pública exige una creciente eficacia, eficiencia y transparencia en el empleo de los fondos públicos, todo lo cual nos obliga a orientar las políticas públicas y los procedimientos a estas demandas sociales. En esta línea, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene previsto impulsar mecanismos que permitan revisar la planificación y evaluar la estabilidad financiera, económica y social de los proyectos que lleva a cabo. Estas evaluaciones, que han de hacerse con transparencias, deben realizarse ex ante pero también ex post.

En relación con las dos primeras políticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y haciendo una retrospectiva de las últimas décadas, podemos observar como el desarrollo de las **infraestructuras del transporte** en nuestro país ha discurrido paralelo al de la propia sociedad, favoreciendo su evolución y enriquecimiento.

Nadie pone en duda hoy que, a lo largo de los últimos treinta años, gracias en gran medida a nuestra incorporación a la UE y a los Fondos Estructurales recibidos, hemos ido fraguando uno de los **mejores sistemas de transporte de Europa**.

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 2.539 km de autopistas de peaje, 8.910 km de autovías o autopistas libres, 508 km de dobles calzadas y 14.438 km de carretera de calzada única, en total 26.395 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, **movilizándose recursos por más de 2.210 M€**. El Ministerio va a prestar una atención especial a la conservación y emprenderá un estudio sobre el modelo de red viaria que el país quiere tener en el futuro.

El transporte **ferroviario** ha alcanzado un gran nivel de desarrollo, imprescindible en un sistema de infraestructuras equilibrado y sostenible, compuesto principalmente por una de las mejores y más completas redes de alta velocidad, tren convencional, metro, cercanías y metro ligero. En total, la red abarca más de **16.800 km** de los que algo más de **3.100 son de alta velocidad**. El ferrocarril genera casi **42.000 empleos directos** en las empresas prestadoras de servicios, absorbiendo el **50% de la inversión total del Grupo Fomento** para el ejercicio **2017**.

En el ámbito aeroportuario, AENA gestiona 46 aeropuertos y dos helipuertos en España y participa directa o indirectamente en la gestión de 16 aeropuertos de todo el mundo. Con anterioridad a la crisis de la COVID-19 era el primer operador aeroportuario del mundo por pasajeros gestionados, alcanzando los 275 millones de pasajeros en 2019 (Red de Aena en España). En 2020 el tráfico aéreo mundial se ha visto muy resentido y los aeropuertos de la red de Aena en España tan solo han podido alcanzar la cifra de 76 millones de pasajeros.

Estas cifras, que por sí solas merece la pena destacar, adquieren una especial relevancia cuando hablamos del transporte en las islas. En 2019, de los más de 275 millones de pasajeros de la red aeroportuaria, en Canarias se registraron cerca de 39 millones, y en Baleares más de 41 millones, lo cual significa que el tráfico conjunto relacionado con las islas, genera casi un tercio del tráfico total de nuestros aeropuertos.

Íntimamente relacionados con estos datos, se encuentran los elementos vinculados a la cohesión territorial y derecho a la movilidad que se garantizan en los territorios insulares, así como en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, a través de las bonificaciones al transporte aéreo dentro del ámbito nacional de sus residentes. Estos datos han supuesto la ejecución de

importantes partidas presupuestarias en los últimos años, que ascienden, en 2019, a 671 millones de euros, resultando subvencionados 10,9 millones de desplazamientos aéreos, y en 2020 a 601 millones correspondientes a 9,4 millones de desplazamientos.

Por su parte, la Entidad Pública Empresarial Enaire, accionista mayoritario de AENA es el cuarto **proveedor de servicios de navegación aérea** de Europa por volumen de tráfico aéreo, rozando los 2 millones de vuelos anuales en 2017.

Por lo que respecta al **transporte marítimo**, los puertos españoles gozan de una posición geográfica periférica, con respecto a Europa, y estratégica, en relación con las grandes rutas del tráfico marítimo internacional que, tanto desde el punto de vista del transporte intra-EU como extra-EU, sitúan la alternativa marítima como una opción de transporte absolutamente imprescindible para nuestro comercio internacional. Adicionalmente, los puertos españoles ofrecen una posición única para el desarrollo de estrategias de tránsito internacional y distribución regional en mercados muy activos y consolidados, como el Mediterráneo, y emergentes, como el africano o el latinoamericano. Como dato reseñable, no hay que olvidar que el Estrecho de Gibraltar es el segundo más transitado del mundo. Así, nuestro sistema portuario cuenta con 46 puertos del interés general distribuidos a lo largo de 8.000 km de costa, y se construye sobre una realidad económica y comercial que encuentra en el mar un importante motor de desarrollo. No en vano, el 58% de las exportaciones y el 78% de las importaciones se realizan por vía marítima, lo que representa aproximadamente el 50% del comercio exterior español con la Unión Europea y más del 90% con terceros países pasa por los puertos del Estado. Además, el sector portuario estatal integra a cerca de 100.000 trabajadores directos, entre Autoridades Portuarias y empresas prestadoras de servicios, y 176.000 trabajadores adicionales tienen relación con él si se contabilizan los empleos indirectos (60.000) e inducidos (116.000), generando unos efectos sobre nuestra economía que en conjunto se sitúan en torno al 2,07% del PIB y el 1,23% del empleo. Es importante destacar el efecto multiplicador en el empleo del sector portuario, puesto que, por cada empleo generado en el mismo, la economía en su conjunto genera cerca de dos puestos de trabajo adicionales.

En conclusión, esta importante red de infraestructuras de transporte permite garantizar el **principio de libre circulación de personas, bienes y servicios**.

Una adecuada red de infraestructuras para el transporte incide en derechos y principios constitucionales como la igualdad de las personas, independientemente del territorio en el que habiten, la cohesión o la solidaridad entre regiones.

Disponer de unas infraestructuras modernas y desarrolladas y de un sistema de transporte de calidad impulsa la economía, la productividad y la creación del empleo directo e indirecto. Las infraestructuras y los transportes españoles sirven de motor de crecimiento, y son indicadores del grado de desarrollo del mismo.

España es un país altamente competitivo en infraestructuras de transporte y, dentro de este sector, en ingeniería civil y en el modelo concesional de infraestructuras (aeroportuarias, autopistas, etc.), donde somos una referencia a nivel mundial. España cuenta con grandes

corporaciones que son líderes mundiales en desarrollo de infraestructuras. Es más, seis de las diez principales empresas del transporte, constructoras y concesionarias, que lideran el mercado son españolas, y construyen o gestionan el 40% de las mayores concesiones mundiales de transporte.

Hoy, una vez alcanzado uno de los sistemas de infraestructuras de transporte más desarrollados de Europa, se debe dar una adecuada respuesta a un conjunto de retos de gran envergadura, que constituyen las grandes líneas de actuación de estas políticas en el futuro.

Así, es necesario aprovechar las posibilidades de intermodalidad del sistema de transporte, mediante la mejora de los grandes nodos y conexiones intermodales, reequilibrar el sistema de transporte a favor de los modos más sostenibles, especialmente el ferrocarril, y continuar mejorando la gestión del sistema de transporte, incorporando las nuevas tecnologías e impulsando la implantación de Sistemas de Transporte Inteligente.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana también tiene entre sus competencias la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, persiguiendo como objetivos el velar por los máximos niveles de seguridad en todos los modos de transporte, incrementar la eficiencia y competitividad del sector, fomentar la movilidad sostenible y asegurar la movilidad y conectividad de personas y mercancías en todo el territorio nacional, contribuyendo así a garantizar la cohesión social y territorial de España.

Por su relevancia en este Plan Estratégico, cabe destacar que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destina importantes cantidades de fondos públicos a garantizar la conectividad de los distintos territorios, así como asegurar la movilidad de viajeros y mercancías. A este fin van dirigidos varias de las subvenciones incluidas en el presente Plan, como son:

- ✓ las subvenciones al transporte de los residentes no peninsulares, tanto en transporte marítimo y aéreo.
- ✓ las ayudas al transporte a las familias numerosas.
- ✓ Y las subvenciones al transporte de mercancías de los territorios no peninsulares.

En **materia de Políticas Urbanas**, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha elaborado (en el marco de la Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea) la Agenda Urbana Española que fue elevada para su consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, y es el responsable de poner en marcha todas las medidas que se incluyen en su plan de acción y que, por tratarse de una política transversal y de carácter global, responden a objetivos que van desde la elaboración de normativa en materia de vivienda, suelo, edificación, arquitectura, etc. a la difusión y formación pasando por la mejora de la gobernanza y que, por tanto, están relacionados con todos los objetivos estratégicos de este plan de subvenciones y, especialmente, con los Objetivos estratégicos 3 (vivienda), 4 (patrimonio), 5 (formación y difusión) y 6 (Agenda Urbana Española).

En este marco, es objetivo del Ministerio la implementación de la Agenda Urbana Española, tanto en relación con la realización efectiva de las actuaciones propuestas en su plan de acción que se desarrollan a continuación como, directamente, con el impulso de su puesta en marcha

por parte de los distintos Agentes implicados (distintos niveles de administración-especialmente las Administraciones locales-, las Universidades, los Colegios profesionales, el sector privado, etc.). Para ello se presta especial atención al impulso de la colaboración y asesoramiento para la elaboración de planes de acción, principalmente con las Administraciones Locales, así como para la difusión sobre su objeto y contenidos.

En relación con los objetivos estratégicos de la Agenda, en **materia de vivienda**, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene previsto fortalecer la coordinación de todas las Administraciones para impulsar medidas que faciliten el acceso a la vivienda y el alquiler, dando prioridad a las personas y familias más necesitadas y prestando especial atención a los jóvenes y al ámbito rural.

En este contexto, y entre otras cuestiones a abordar de cara al futuro, destacan: el análisis de las opciones para introducir mejoras en el marco regulatorio del alquiler, alcanzando un mayor equilibrio entre los derechos de las partes, abordando cuestiones como la duración de los contratos, el régimen de garantías o el incremento de la seguridad jurídica; la realización de un diagnóstico del régimen fiscal en materia de vivienda, a fin de estimular la oferta de vivienda en alquiler, la moderación de precios y la rehabilitación edificatoria; la optimización del uso del parque de vivienda existente, acotando la definición de vivienda vacía y vivienda turística, con el fin de satisfacer el derecho a la vivienda, salvaguardando su función social; y mejorar las vías de acceso al crédito para la promoción de vivienda en alquiler, explorando fórmulas de colaboración con el Instituto de Crédito Oficial (ICO).

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

El Plan supone un claro avance desde el punto de vista social. Entre los objetivos de este **Plan Estatal de Vivienda 2018-2021** se deben citar: contribuir a que los deudores hipotecarios para la adquisición de una vivienda protegida puedan hacer frente a las obligaciones de sus préstamos hipotecarios, reforzar la cooperación y coordinación interadministrativa, mejorar la calidad de la edificación y, en particular, de su conservación, de su eficiencia energética y de su accesibilidad universal y de su sostenibilidad ambiental, contribuir al incremento del parque de vivienda en alquiler o en régimen de cesión en uso tanto público como privado, facilitar a los jóvenes el acceso al disfrute de una vivienda digna y adecuada en régimen de alquiler, contribuir a evitar la despoblación facilitando a los jóvenes el acceso a la vivienda en municipios de pequeño tamaño, así como, facilitar a las personas mayores y a las personas con discapacidad el acceso al disfrute de una vivienda digna y adecuada ya sea en régimen de alquiler o de cesión en uso, y contribuir a mantener la reactivación del sector inmobiliario.

Los elementos desglosados en los anteriores apartados en materia de vivienda se han visto reforzados a raíz de la emergencia social que se ha producido a raíz de la expansión del COVID-

19 por territorio español. La situación ha dado lugar a publicación del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, el Real Decreto-ley 26/2020 de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, el Real Decreto-ley 37/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes, la Orden Ministerial TMA/336/2020, de 9 de abril, por la que se incorpora, sustituye y modifican sendos programas de ayuda del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, y la Orden TMA/378/2020, de 30 de abril, por la que se definen los criterios y requisitos de los arrendatarios de vivienda habitual que pueden acceder a las ayudas transitorias de financiación establecidas en el artículo 9 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19.

Paralelamente, la **rehabilitación y conservación del Patrimonio Arquitectónico** es también una prioridad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, prueba de ello es el VII Acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (actual Ministerio de Cultura y Deporte) y para la actuación conjunta en el Patrimonio Histórico Español a través del 1,5% Cultural, firmado con fecha 7 de junio de 2017 y con un periodo de vigencia 2017-2020. Este Acuerdo viene a dar cauce al cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 68.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, que establece que, en el presupuesto de cada obra pública, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una partida equivalente, al menos, al 1% de los fondos que sean de aportación estatal, con destino a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o de fomento de la creatividad artística, con preferencia en la propia obra o en su inmediato entorno.

Por último, el Ministerio **promueve una arquitectura de calidad** basada en el desarrollo de normativa, metodologías y criterios técnicos que favorezcan la accesibilidad, la sostenibilidad (y la eficiencia energética en particular), y modelos ejemplares tanto en el campo de la rehabilitación edificatoria como en nueva planta, y pretende posicionar un sector profesional y económico de nuestro país que es objeto de reconocimiento internacional. La política en esta materia se inspira en los principios de la Declaración de Davos, poniendo el valor de la calidad del espacio construido como elemento central de las transformaciones urbanas. Un planteamiento arraigado en la cultura, respetuoso con el patrimonio, que fomenta activamente la cohesión social, garantiza la sostenibilidad medioambiental y contribuye a la salud y al bienestar de todas las personas. Especial atención merece la rehabilitación de nuestro parque edificado para mejorar sus prestaciones y alcanzar los objetivos en materia de energía y clima fijados a nivel europeo y que supondrán la descarbonización de la economía en 2050.

En este marco se desarrollan iniciativas como en el ámbito de la edificación, la definición de nuevas exigencias reglamentarias sobre eficiencia energética, que permitan un nuevo impulso hacia el cumplimiento de los objetivos climáticos planteados por la Unión Europea. Adicionalmente, debe trabajarse en la mejora de las condiciones de habitabilidad y de protección de la salud de los edificios, como las destinadas a la protección frente al gas radón.

2. PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA 2018-2021

2.1 FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 9.2 de la Constitución mandata a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.

Asimismo, bajo el mandato constitucional del artículo 103 de la Constitución Española, la Administración sirve con objetividad a los intereses generales, y actúa bajo los principios de eficacia, eficiencia, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho. Más en concreto, la Constitución ordena un gasto público que lleve a cabo una asignación equitativa de los recursos públicos, y cuya programación y ejecución responda a los principios de eficiencia y economía.

La actividad subvencional del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, está orientada por lo dispuesto en la Constitución y se sujeta a los principios de:

- ✓ Publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación.
- ✓ Eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados.
- ✓ Eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

Para su consecución la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones (LGS) estima necesaria una adecuada planificación, por lo que en el párrafo 1 de su artículo 8 establece que *«los órganos de las Administraciones Públicas o cualesquiera entes que propongan el establecimiento de subvenciones, con carácter previo, deberán concretar en un **plan estratégico de subvenciones los objetivos y efectos que se pretenden** con su aplicación, el plazo necesario para su consecución, los costes previsibles y sus fuentes de financiación, supeditándose en todo caso al cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria»*. Esta regulación ha sido desarrollada por los artículos 10 a 15 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio (RLGS).

En su virtud, se presenta el segundo Plan Estratégico de Subvenciones (PES) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este Plan sustituye al anterior Plan Estratégico de

Subvenciones 2014-2017 que supuso el primer instrumento de planificación de las políticas públicas de subvenciones del Ministerio en el marco de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2.2 NATURALEZA

El Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 tiene carácter programático y su contenido no crea derechos ni obligaciones. Su efectividad quedará condicionada a la puesta en práctica de las diferentes líneas de subvención, atendiendo, entre otros condicionantes, a las disponibilidades presupuestarias de cada ejercicio.

2.3 EVALUACIÓN DEL PES 2014-2017

A lo largo del período de vigencia del Plan Estratégico de Subvenciones 2014-2017 se elaboraron por parte del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) **informes anuales sobre el grado de avance y aplicación del plan**, sus efectos y las repercusiones presupuestarias y financieras que se han derivado de su aplicación (conforme al artículo 14.2 del RLGS), tomando en consideración diversos datos objetivos con el fin de realizar un seguimiento sobre la ejecución de dicho Plan. A partir de estos análisis, se procedió a la eliminación de algunas líneas de ayudas y, al mismo tiempo, al establecimiento de nuevas líneas de ayuda en cada uno de los objetivos estratégicos como se detallará más adelante. Con todo, las líneas fundamentales de subvenciones se mantienen en la nueva edición del Plan por cuanto se considera que o bien persiste su necesidad o bien todavía no se han alcanzado plenamente los objetivos fijados.

En el informe de control financiero realizado a finales de 2017 por la Intervención Delegada sobre la actualización de 2017 del PES 2014-2017 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, (conforme a la Disposición Adicional 17ª de la LGS y al artículo 14.4 del RGS), en el apartado de Valoración Global, se establece que se ha evidenciado la existencia de un PES que comprende las subvenciones concedidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que ha sido objeto de sucesivas actualizaciones, existiendo una serie de datos objetivos en base a los cuales se mide la ejecución del Plan. En cuanto a las recomendaciones que se incluyen en el informe, son las siguientes:

- ✓ Que se incluyera también a los organismos dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que realicen actividades subvencionadas.
- ✓ Realizar una vinculación entre los objetivos del PES y las memorias presupuestarias a través de indicadores que midan cumplimiento de objetivos.
- ✓ Completar la descripción de beneficiarios con los sectores de la economía española que cita el preámbulo del PES.
- ✓ Incluir en todas las líneas, plazos concretos para el cumplimiento de los objetivos.
- ✓ Formular indicadores distintos a los de ejecución presupuestaria (eficacia, eficiencia, economía, calidad) para asegurar una evaluación adecuada del grado de cumplimiento de objetivos y de la actividad subvencionada.

Atendiendo a dichas peticiones, en el nuevo PES 2018-2021 se ha tratado de incorporar el contenido de estas recomendaciones de modo que se avance en una mejor identificación y

definición de las líneas de subvenciones, y en una mejor formulación de indicadores para medir el grado de cumplimiento de los objetivos perseguidos.

A la hora de analizar los resultados del anterior PES 2014-2017, **merecen una referencia especial las subvenciones en materia de vivienda, ya que son objeto de un Plan específico.**

Resulta, por tanto, adecuado incorporar como parte de la evaluación del PES 2014-2017, las **conclusiones que se han obtenido de la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2013-2016.** En dicho Plan se acotaron las ayudas en materia de vivienda a aquellos fines que se consideraban prioritarios y de imprescindible atención, al tiempo que se incentivaba al sector privado para que, en términos de sostenibilidad y competitividad, pudiera reactivar el sector de la construcción a través de la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas y contribuir a la creación de un mercado del alquiler más amplio y profesional que el existente.

El Plan Estatal 2013-2016, prorrogado durante el ejercicio 2017 por el Real Decreto 637/2016, de 9 de diciembre, se centró en las ayudas al alquiler y la rehabilitación, sin fomentar con ayudas públicas la adquisición de viviendas ni la construcción de nuevas viviendas, salvo que se tratara de viviendas públicas en alquiler.

El **Plan Estatal 2018-2021 mantiene el fomento del alquiler y la rehabilitación con carácter prioritario**, si bien se introducen algunas **modificaciones** respecto al anterior plan:

- ✓ En relación con las **ayudas al alquiler** se mantiene el programa del plan anterior, con el mismo límite del 40% de la renta del alquiler, si bien suprimiendo el límite de 200 euros/mes. Se incorpora la posibilidad de otorgar ayudas al alquiler a beneficiarios que abonen una renta de hasta 900 euros/mes, frente a la limitación de 600 euros/mes del Plan Estatal 2013-2016, en respuesta a la problemática que actualmente acusan determinados municipios en los que, por diferentes motivos, los precios medios de alquiler de vivienda así lo requieren.
- ✓ También se incorpora el programa de **ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual**, especialmente vulnerables, cuya finalidad es facilitar el disfrute de una vivienda digna y adecuada a todos aquellos que hayan sido o vayan a ser objeto de lanzamiento de su vivienda habitual, por no poder hacer frente al pago del alquiler o de las cuotas del préstamo hipotecario, mediante la disposición de un fondo de viviendas de las entidades de crédito y otras entidades o particulares tenedores de viviendas. Este programa ha sido sustituido, a raíz de la pandemia, por el programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras especialmente vulnerables cuya finalidad es similar al ya descrito.
- ✓ Asimismo, la situación excepcional vivida ha supuesto la incorporación de un nuevo programa dirigido a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual que está regulado a través de la Orden 336//2020.
- ✓ En los últimos años se han adoptado algunas medidas destinadas a hacer frente a la difícil situación de las familias y hogares como consecuencia de los efectos de la crisis económica y financiera, entre las que cabe mencionar la suspensión de los lanzamientos

sobre viviendas habituales en el caso de colectivos especialmente vulnerables, la apuesta por un Código de Buenas Prácticas para la reestructuración de las deudas con garantía hipotecaria y el establecimiento de mecanismos de alquiler en favor de las personas inmersas en una ejecución hipotecaria con el fin de evitar el lanzamiento.

- ✓ A todas estas medidas, que contribuyen a reducir el número de ejecuciones hipotecarias y de lanzamientos practicados, se sumará el Plan Estatal 2018-2021, complementándolas con dicho nuevo programa específico de ayuda dirigido a las personas y familias afectadas por procesos de desahucio o lanzamiento.

Se trata de un programa que pone a disposición de las personas que se encuentren en situación de desahucio o lanzamiento y con escasos recursos económicos las viviendas desocupadas y disponibles de las entidades de crédito o de otros tenedores de vivienda, para ser ocupadas en régimen de alquiler, previéndose una ayuda económica para el mismo que puede alcanzar hasta el 100% de la renta.

2.4 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Plan incluye las subvenciones recogidas en los Presupuestos Generales del Estado, tanto de los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como de los organismos y demás entes públicos a él vinculados.

Más en concreto, la actual versión del Plan Estratégico de Subvenciones, en su segunda actualización, contiene líneas de subvención de los siguientes órganos y entidades:

- ✓ Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- ✓ Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda
- ✓ Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- ✓ Dirección General de Carreteras
- ✓ Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria
- ✓ Dirección General de Transporte Terrestre
- ✓ Dirección General de la Marina Mercante
- ✓ Dirección General de Aviación Civil
- ✓ Dirección General de Instituto Geográfico Nacional
- ✓ Organismo Autónomo Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)
- ✓ Organismo Autónomo Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)
- ✓ Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)
- ✓ Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)

2.5 NOVEDADES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES 2018-2021

La nueva edición del Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mantiene muchas de las líneas de subvenciones que ya se recogían en el anterior Plan Estratégico, aunque en algunas de ellas se han modificado las cuantías, los importes, los procedimientos de concesión, la justificación, etc., todo ello a la vista de la experiencia adquirida y los resultados obtenidos durante los últimos ejercicios.

A modo de análisis previo, en la descripción de cada una de las subvenciones contenidas en este II Plan se recoge un apartado inicial en el que se hace una breve referencia a sus antecedentes o una evaluación de los resultados obtenidos en los últimos ejercicios.

De igual forma, se han atendido las observaciones y recomendaciones que ha realizado la Intervención Delegada en su informe de control financiero, fundamentalmente en lo que respecta a la inclusión de todos los organismos dependientes del Ministerio que realizan actividades subvencionadoras. Se ha incluido la línea de subvenciones que concede el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y la previsión para 2021, por primera vez del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), así como la de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Por otra parte, se ha producido una mejora sustancial en la formulación de indicadores para asegurar una adecuada evaluación del grado de cumplimiento en términos de eficacia, eficiencia y economía.

En total, el Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recoge 130 líneas de subvenciones. El crédito total que en 2020 se destinó al abono de todas estas subvenciones ascendió a 1.678 millones de euros, mientras que a lo largo de 2021 la dotación prevista en los Presupuestos Generales del Estado es de 3.788 millones de euros.

Por lo que respecta a las características generales del nuevo PES 2018-2021, en primer lugar, se introduce un cambio en los Objetivos Estratégicos que se formularon en el anterior PES, ampliando en uno su número (pasan de 4 a 5). Pese a que las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los objetivos de sus políticas públicas son similares, se ha querido prestar una atención especial a la política de vivienda, a la que se dedica en exclusiva uno de los Objetivos definidos y al fomento de la igualdad de trato entre hombres y mujeres que constituye uno de los ejes de evaluación más destacados al estar presente tanto en los indicadores estratégicos como en los específicos definidos en cada una de las líneas de subvención incluidas en el Plan. Asimismo, en la segunda actualización del PES se introduce un sexto Objetivo Estratégico dedicado a la Agenda Urbana Española.

Además, y de conformidad con lo establecido en el artículo 8 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el artículo 12 de su Reglamento de desarrollo (RLGS), **junto a los objetivos estratégicos se han añadido unos objetivos intermedios** para cada una de las subvenciones que se recogen en el Plan. Con ellos, se pretende identificar los ámbitos de la acción pública en los que se quiere incidir a través de las líneas de ayuda incluidas en el Plan. Estos objetivos intermedios son los siguientes:

- ✓ Promover la cohesión territorial
- ✓ Impulsar un desarrollo urbano y rural coherente y equilibrado (sostenible)
- ✓ Favorecer la movilidad
- ✓ Incrementar la seguridad
- ✓ Favorecer la cohesión social
- ✓ Potenciar el fomento de la competitividad
- ✓ Incentivar el fomento de la innovación

- ✓ Mejorar la sostenibilidad ambiental
- ✓ Reforzar la participación institucional
- ✓ Promover el acceso a la vivienda
- ✓ Enriquecer el patrimonio cultural
- ✓ Fomentar la información geográfica

En lo que respecta a los indicadores, se ha realizado un esfuerzo muy importante en su definición para lograr que sean verdaderamente efectivos a la hora de evaluar que las líneas de subvención incluidas en el Plan coadyuvan de forma eficaz a la consecución de los objetivos prioritarios establecidos por el Departamento para su periodo de vigencia. En este empeño, la definición de indicadores se ha efectuado a dos niveles, estratégico y específico. A nivel estratégico se han perfilado 28 nuevos indicadores de carácter general destinados a evaluar el nivel de participación de las diferentes líneas de subvención en la consecución de cada uno de los objetivos en cuyo ámbito se incluyen. Estos indicadores posibilitarán la realización de una evaluación profunda y cualitativa de nuestras políticas y de su contribución a un desarrollo sostenible, eficiente, robusto e inclusivo. Políticas que han de volver la mirada hacia los colectivos más desfavorecidos, tratando de corregir la desigualdad entre hombres y mujeres y los niveles de pobreza y discriminación aún existentes en nuestra sociedad desde el ámbito de las competencias propias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En lo que se refiere a los indicadores singulares, definidos en cada una de las líneas de subvención incluidas en el Plan, se ha tratado de no ligarlos a la ejecución presupuestaria y buscar mecanismos de medición que ofrezcan un mejor análisis del grado de cumplimiento de los mismos. En general (incluyendo indicadores estratégicos y específicos) se ha pasado de un total de 78 indicadores que se recogían en el anterior Plan, a 382 indicadores que son los contemplados en este segundo Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021, una vez se ha producido la tercera actualización. De estos 382, se ha procedido a realizar la valoración de 166 indicadores. Respecto del resto, en general no se han podido valorar bien porque la línea no ha tenido ejecución durante 2020, bien porque se trata de una línea introducida en 2021

Adicionalmente, tras el proceso de evaluación del PES 2014-2017, y como resultado del cumplimiento de los objetivos perseguidos o por la conclusión de las necesidades que eran objeto de la actividad subvencionadora, **se han eliminado** una serie de subvenciones que venían recogidas en el anterior PES. El detalle de las líneas que desaparecen es el siguiente:

- ✓ A las Sociedades de Garantía Recíproca que operan en el sector del transporte por carretera.
- ✓ A INNOVAMAR.
- ✓ Compensación a la Generalidad de Cataluña por las reducciones de peaje realizadas según Convenio de colaboración con la Administración General del Estado de conformidad con la Disposición Adicional Tercera del Estatuto de Cataluña.
- ✓ Ampliación y mejora de la basílica La Macarena en Sevilla.
- ✓ Remodelación barrios de L'Hospitalet.
- ✓ Remodelación barriada de Amate. Sevilla.

- ✓ Ayudas a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para la reparación de daños producidos por los movimientos sísmicos del pasado 11 de mayo de 2011, en el Municipio de Lorca, en Murcia.
- ✓ Subvenciones al Plan estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016.
- ✓ Subvenciones Plan Estatal de Vivienda 2009-2012 y anteriores.
- ✓ A la Fundación Giner de los Ríos.
- ✓ A la Universidad Politécnica de Madrid.
- ✓ A la realización de actividades relacionadas con los programas del Departamento referidos al cumplimiento de las competencias y funciones que le atribuye el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
- ✓ Financiación proyecto Basauri-Vizcaya.
- ✓ Fundación Eduardo Torroja.

2.6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Las líneas de subvención que se promueven a través de las subvenciones que contempla el Plan, sus objetivos y dotación económica, **están en consonancia con los definidos en los programas presupuestarios del Departamento**, elaborados conforme a lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Todos ellos, Programas, Planes y acciones, se conciben y articulan con el ánimo de cumplir las funciones atribuidas a este Ministerio, 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**.

En líneas generales, los objetivos estratégicos y las líneas de subvenciones que se recogen en este Plan Estratégico 2018-2021 son **coherentes con la evaluación realizada de los previstos en el anterior Plan Estratégico 2014-2017, ya que se considera han sido efectivos** a la hora de redundar en una mejor prestación de los servicios públicos y en una mayor calidad de vida para los ciudadanos.

Reformulados su definición y número, los objetivos estratégicos del Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana son los siguientes:

- ✓ **OBJETIVO ESTRATÉGICO 1:** Fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía.
- ✓ **OBJETIVO ESTRATÉGICO 2:** Potenciar la creación y el uso de una red de infraestructuras moderna y eficiente al servicio de los ciudadanos, especialmente orientada al fomento de la cohesión territorial y social de España.

- ✓ **OBJETIVO ESTRATÉGICO 3:** Procurar una política de vivienda orientada a garantizar el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a las personas que más lo necesiten, al tiempo que se contribuye a la consolidación de un desarrollo económico sostenible.
- ✓ **OBJETIVO ESTRATÉGICO 4:** Impulsar la conservación del Patrimonio Histórico-Artístico y Cultural de España y apoyar la arquitectura española sobre las bases de la excelencia, el respeto por el medio ambiente y la búsqueda de la eficiencia en la solución del problema habitacional.
- ✓ **OBJETIVO ESTRATÉGICO 5:** Apoyar, entre otros aspectos, la formación de los profesionales y la investigación en los ámbitos de competencia del Ministerio.
- ✓ **OBJETIVO ESTRATÉGICO 6:** Implementación de la Agenda Urbana Española como instrumento estratégico para un desarrollo urbano y rural más coherente, equilibrado y sostenible.

B. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Sin perjuicio de los indicadores específicos definidos en cada una de las líneas de subvención, sujetos a criterios cuantitativos de medición, se han definido una serie de **indicadores generales destinados a evaluar el impacto** que las líneas de subvención definidas dentro de cada objetivo estratégico tienen **desde una perspectiva más cualitativa, ligados al incremento de la eficiencia y la calidad en la prestación de los servicios públicos y al impacto que las actuaciones subvencionadas tienen desde una perspectiva económica**. Esto es, en qué medida pueden participar, entre otros, en la mejora del crecimiento económico o de la creación de empleo.

En la determinación de los mismos se ha hecho un **especial esfuerzo en la identificación de aquellos indicadores que permitan medir su incidencia en las políticas de género y de fomento de la igualdad de oportunidades**.

De este modo, se consigue determinar el impacto conjunto que tiene cada línea de subvención asociado a cada objetivo estratégico concreto, ya que en muchas ocasiones resulta imposible aislar de manera individualizada la contribución de cada línea al objetivo estratégico. Estos indicadores de cumplimiento de los objetivos estratégicos serían los siguientes:

- Indicadores para el **objetivo estratégico 1:**
 - Incremento del PIB en las zonas beneficiadas por las líneas de subvenciones.
 - Incremento de empleos directos e indirectos en las zonas beneficiadas por las líneas de subvenciones.
 - Mejora de la tasa de empleo femenino en el ámbito del transporte.

- Reducción de las emisiones de gases contaminantes como consecuencia del incremento del uso de medios de transporte de mercancías menos contaminantes.

Determinados territorios (las Comunidades Autónomas de Illes Balears y de Canarias, y las Ciudades con Estatuto de Autonomía de Ceuta y Melilla) presentan desventajas competitivas respecto al resto del territorio nacional debido a su carácter extrapeninsular que hace que el desarrollo de la actividad económica en las mismas tenga sobrecostes. Las líneas de subvenciones recogidas en este objetivo buscan compensar estos sobrecostes y equiparar su nivel de competitividad potencial al del resto del territorio nacional.

No hay todavía datos disponibles respecto a la evolución del PIB en España en 2020, por lo que no resulta posible cuantificar si el crecimiento del PIB producido en aquellas áreas especialmente beneficiarias por estas líneas de subvenciones ha sido similar al del resto del territorio nacional.

Las desventajas competitivas de dichos territorios también son predicables respecto a los ciudadanos que viven en ellos, puesto que su movilidad por medios marítimos y/o aéreos, alcanza costes muy superiores respecto a los existentes en el resto del territorio nacional. Por ello, las líneas de subvenciones recogidas en este objetivo buscan compensar estos sobrecostes contribuyendo a favorecer la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos en todo el territorio nacional. Con ello, se consigue además minorar el riesgo de que la insularidad o la extrapeninsularidad se conviertan en un elemento distorsionante a la hora de acceder al mercado laboral.

En este caso, en 2018, la evolución del empleo en las zonas beneficiadas ha registrado un comportamiento mejor que en la totalidad de España. Así, conforme a la EPA, el valor medio de ocupados durante 2018 en el conjunto de España aumentó un 2,7% frente a 2017. En dicho periodo, en cambio, en Melilla el empleo aumentó un 8,5%, en Canarias un 6,6% y en Illes Balears lo hizo un 4,2%.

Por lo que respecta al empleo femenino, en el conjunto nacional, el empleo femenino en el sector transportes en 2018, según la EPA, ha experimentado una notable mejora, en concreto, del 10,69%, lo que resulta un 34% superior a la mejora total del empleo en este sector. (Medido en función de los datos disponibles en el momento de la actualización del Plan por comparación del 4T 2018 frente a 4T 2017).

Por otra parte, cabe apuntar que en 2018 el transporte marítimo de mercancías, medido en toneladas, y con fuente en Puertos del Estado, que es el medio menos contaminante, se incrementó en un 3,4%, que resulta un notable

crecimiento máximo si se compara con el crecimiento del PIB en igual periodo que resultó ser de un 2,6%.

- Indicadores para el **objetivo estratégico 2:**
 - Incremento del PIB en las zonas beneficiadas por las líneas de subvenciones.
 - Incremento de empleos directos e indirectos en el sector de la construcción de infraestructuras.
 - Mejora de la tasa de empleo femenino en el sector de la construcción de infraestructuras.
 - Reducción del tráfico y de la siniestralidad en carreteras convencionales como consecuencia de las subvenciones al tráfico por autopistas.

Entre las actividades subvencionadas con una cuantía más significativa en el ámbito del objetivo estratégico 2 destacan, entre otras, las destinadas a fomentar el adecuado desarrollo de la red de carreteras en los archipiélagos balear y canario. Estas comunidades ostentan la competencia exclusiva en materia de carreteras, lo que provoca en este ámbito la ausencia de inversión directa por parte del Estado. Por ello, estas subvenciones adquieren un papel trascendental para el adecuado desarrollo de la red de carreteras en las islas a través de los convenios suscritos con estas comunidades. También cabe destacar la subvención destinada a favorecer la movilidad en las carreteras convencionales y reducir la siniestralidad en las mismas facilitando el desvío de tráfico pesado de las carreteras convencionales a las autopistas.

Todas estas actuaciones subvencionadas (incluidas en el objetivo estratégico 2) tienen como objetivo fundamental mejorar nuestro sistema de infraestructuras ante la evidencia de que un buen sistema de infraestructuras de transporte es un instrumento fundamental para la mejora del crecimiento y el desarrollo económico de un país.

Una buena red de infraestructuras favorece la movilidad, facilita los desplazamientos y genera, en definitiva, valor añadido en todo el tejido productivo, desde la construcción a la energía, pasando por la industria o el turismo.

Esto tiene un reflejo inmediato en el PIB, incrementa la eficacia, induce cambios en los patrones de distribución de la población y apoya directamente a las actividades productivas y, con ellas, el empleo.

Por ello, estas subvenciones coadyuvan al incremento relativo del PIB en las zonas beneficiadas por las mismas y al aumento en las mismas de los empleos ligados directa o indirectamente con dicha actividad. En concreto, según la EPA, el empleo en el sector de la construcción aumentó en 136.200 personas, lo que supone un crecimiento del 11,91%. Este crecimiento está medido en función de

los datos disponibles en el momento de la actualización del Plan por comparación del 4T 2018 frente a 4T 2017.

El aumento del empleo femenino en el sector de la construcción en 2018 fue, según la EPA, de 14.400 personas, lo que supone un crecimiento del 14,23% que resulta superior en 232 puntos básicos al del conjunto de hombres y mujeres. Este crecimiento está medido en función de los datos disponibles en el momento de la actualización del Plan por comparación del 4T 2018 frente a 4T 2017.

- Indicadores para el **objetivo estratégico 3**:
 - Reducción de la tasa de desigualdad social a través de la mejora de las posibilidades de acceso a una vivienda digna.
 - Número de mujeres víctimas de violencia de género beneficiadas de los programas de acceso a la vivienda.
 - Incremento del parque de viviendas destinado al alquiler a precios asequibles tanto público como privado.
 - Reducción del consumo energético de las viviendas como consecuencia de la implantación de medidas destinadas a mejorar la eficiencia energética de los edificios.
 - Incrementos de los empleos directos e indirectos en el sector de la construcción y rehabilitación de viviendas.
 - Mejora de la tasa de empleo femenino en el sector de la construcción.

En cuanto al objetivo estratégico 3, en primer lugar, cabe señalar que en 2020 se han subsidiado 3.368 préstamos hipotecarios vivos. (Esta cifra resulta relevante puesta en consonancia con el número de hipotecas sobre vivienda que se constituyen al año. En 2020, fueron 333.721 lo que supone que, aproximadamente, 1 de cada 100 préstamos hipotecarios constituidos al año se encuentra subsidiado).

En relación con el parque de viviendas destinado al alquiler a precios asequibles tanto público como privado, si suponemos un precio medio del alquiler en 2020 en España de 10,65 €/m², las ayudas otorgadas al alquiler en 2019, ayuda al alquiler de vivienda, fomento del parque de vivienda en alquiler y renta básica de emancipación, por un importe total ejecutado de 149.521.039,78 €, han supuesto la subvención de forma directa o indirecta de 14.397 m² de vivienda. Para un tamaño medio de 80 m², esta cantidad resulta equivalente a unas 180.000 viviendas.

Por su parte, con cargo a la línea Fomento de la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas, se han ejecutado 21.977.334,93 €, lo cual, para una ayuda de 2.000 € por vivienda supone haber actuado sobre 10.910 viviendas. Suponiendo una reducción por vivienda de un 10% del consumo medio, 3.500 kWh, la línea puede haber supuesto una reducción total en España de aproximadamente 3,84 Mkw, es decir, 3,84 Gigavatios hora.

Esta cifra, sobre el total generado (previsión de cierre Red Eléctrica Española 2019), 354,8 Twh supone una reducción del 0,015 por mil del consumo eléctrico nacional. Toda esta energía adicional hubiera debido generarse mediante producción contaminante (carbón), por lo que el efecto directo es que se ha dejado de emitir a la atmósfera 3.648 toneladas de CO₂. Esta cantidad se obtiene utilizando la hipótesis de una central de carbón del Sistema Peninsular y aplicando la metodología para el cálculo de emisiones asociadas a la generación, al multiplicar por el factor de emisión de las centrales de carbón de 0,95.

Esta reducción supone un 0,01 por mil, considerando que el total emitido por España en 2017 puede estimarse en 282.364 kts (1kt=1.000 toneladas).

En cuanto al empleo en el sector de la construcción, en el conjunto de España, el número de ocupados a cierre de 2019 (1.283.900 personas) constituye la cifra más alta de los últimos ocho años y un incremento interanual del 0,3% según la Encuesta de Población Activa. El empleo femenino en los últimos años ha pasado de representar el 6,8% del total del sector a comienzo de 2008 a alcanzar el 8,4% del total a finales de 2018, por lo que la tasa de empleo femenino lo que supone un incremento en la proporción de un 22,4%.

- Indicadores para el **objetivo estratégico 4:**
 - Crecimiento del turismo en las zonas en las que se producen actuaciones con cargo al programa del 1,5% cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - Incremento de los empleos directos e indirectos en las zonas en las que se producen inversiones del 1,5% cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - Incremento de la tasa de ocupación femenina en las zonas rurales en que se realizan inversiones del 1,5% cultural.

El Programa del 1,5% cultural está íntimamente ligado al turismo. El número de establecimientos de turismo rural en España se ha incrementado en 2019 un 3,69% frente a 2018, según la Encuesta de ocupación en alojamientos de turismo rural del INE.

En cuanto a los empleos directos e indirectos en las zonas en las que se producen inversiones del 1,5% cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, teniendo en cuenta que dichas inversiones se producen en todo el territorio nacional, cabría decir que el empleo aumenta en todo el territorio nacional. Conforme a la EPA el número medio de ocupados en 2019 fue de 19.966.900 personas que, frente a los 19.327.725 de 2018 supone un crecimiento del 3,3%.

De igual forma cabría decir que la ocupación femenina en España en 2019 alcanzó los 9,16 millones, la cifra más alta de toda la serie histórica, lo que representa un incremento del 2,77 % con respecto a 2018.

- Indicadores para el **objetivo estratégico 5**:
 - Incremento de la empleabilidad y capacitación técnica de los profesionales de los sectores económicos vinculados con el ámbito de competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - Grado de mejora de las medidas de conciliación en el marco de los planes de igualdad en el sector público.
 - Grado de inclusión de la perspectiva de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en las actividades formativas.
 - Tasa de participación de las mujeres en las actividades formativas desarrolladas y como beneficiarias de las becas.

En línea con este objetivo estratégico, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana subvencionará actividades formativas en el uso la metodología BIM para algunos de los profesionales que actúan de forma más destacada en el sector de la construcción, como son los arquitectos y los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. La formación en esta metodología para los profesionales llamados a aplicarla resulta imprescindible ya que supone un cambio cultural en la forma de trabajar en el sector de la construcción, que no sólo permite ahorrar costes sino también mejorar, en términos de protección del medio ambiente, en el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras y edificaciones, al dotarlas de mayor calidad y hacerlas más eficientes.

Con esta línea de subvención se trata de mejorar la capacitación profesional de un conjunto de trabajadores que están llamados a aplicar esta nueva metodología de trabajo colaborativa de forma cada vez más generalizada, máxime cuando recientemente se ha constituido una Comisión Interministerial que tiene como principal objetivo aprobar un plan para la inclusión progresiva y gradual de requisitos BIM con carácter obligatorio en las licitaciones públicas de la AGE y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes.

Por lo que respecta a las medidas de conciliación y a la perspectiva de igualdad, el apoyo a la Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación Infantil del Ministerio y el fomento de la participación en actividades y eventos culturales, a través de la Asociación Aula Cultural de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha logrado un impacto significativo en relación con la igualdad. Así, el Centro de Educación Infantil (CEI) 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 este sentido, durante 2020, el porcentaje de empleados hombres y empleadas mujeres con niños y niñas en la Escuela Infantil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha supuesto un 50% hombres y un 50% mujeres, lo que supone una total paridad, frente a la prevalencia tradicional de hombres.

Asimismo, la Asociación Aula Cultural es un lugar de encuentro e integración de antiguos trabajadores del Ministerio, hombres y mujeres ya jubilados, que participan en coloquios, exposiciones, conferencias y excursiones de carácter cultural, vinculados al pasado y presente de nuestro Departamento. La Asociación favorece la cohesión social y la igualdad en cuanto a las actividades formativas que imparten, aglutinando a personas con intereses comunes a través de actividades y eventos culturales. La participación de mujeres es significativamente superior al de los hombres (60% mujeres frente al 40% hombres).

- Indicadores para el **objetivo estratégico 6:**

Todos los indicadores están vinculados a la implementación de la Agenda Urbana y al cumplimiento de las actuaciones previstas en el plan de acción. Son actuaciones normativas, estratégicas o de planificación, de mejora de la gobernanza, y de intercambio del conocimiento que tienen difícil encaje en el período de un año. Sí es posible cuantificar los específicos relacionados con los objetivos de los Convenios que instrumentan las subvenciones. No obstante, de cara a los años sucesivos los indicadores propuestos son:

- Número de Proyectos Piloto de Planes de acción locales puestos en marcha. Hasta el mes de marzo de 2021, se han identificado 50 proyectos piloto de planes de acción que, por sus características y adecuación a la metodología de implementación de la AUE, constituyen verdaderos ejemplos para otras entidades locales. Hasta el 26 de marzo se han firmado 15 Protocolos de actuación.
- Número de Talleres de formación para la elaboración de planes de acción de la Agenda urbana impartidos. Durante el año 2020, se han

celebrado tres talleres de formación para la elaboración de planes de acción de la AUE, en el marco del Convenio con la FEMP de 2019.

- Número de Cursos y seminarios de formación sobre los objetivos de la Agenda. Durante el año 2020 se ha participado en más de 20 cursos y/o seminarios de formación sobre los objetivos de la AUE.
- Número de reuniones del grupo de trabajo técnico de la Agenda Urbana Española. Durante 2020, y en el marco de del Convenio de la FEMP para 2019, se han celebrado 2 reuniones del grupo de trabajo técnico de la AUE.
- Actualización del Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana como instrumento de información necesario para la implementación de políticas urbanas. Número de consultas. Durante el 2020, en el marco del Convenio de 2019, se han recibido una media de 10 consultas y descargas diarias y aproximadamente 50 consultas complejas y que requieren un estudio previo de la información solicitada.
- Realización efectiva del Foro Urbano Nacional y número de ponentes y asistentes. Las circunstancias motivadas por la pandemia han hecho imposible la celebración del Foro Urbano de España con las características de presencialidad y participación que se habían planificado. Dadas las circunstancias en el marco del Convenio con ONU-Habitat 2019, se han llevado a cabo, además de las actuaciones de preparación previstas, un Foro latinoamericano sobre Políticas Nacionales Urbanas, y dos reuniones de participación de la sociedad civil y con las Comunidades Autónomas. La previsión es que el Foro se celebre en octubre de 2021.



2.6.1 OBJETIVO ESTRATÉGICO 1



Fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía.

Garantizar la conectividad entre los distintos territorios de España es una prioridad dentro de la actividad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ello implica el facilitar un sistema de transporte que favorezca la movilidad de personas y mercancías de todo el territorio nacional.

Dentro de este objetivo general, garantizar un nivel adecuado de conectividad y facilitar la movilidad de los residentes en los **territorios no peninsulares** tiene especial relevancia y las subvenciones para este fin son un instrumento fundamental para facilitar esa conectividad en términos de equidad entre todos los españoles.

En este sentido, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el encargado de ejecutar la **política de subvenciones al transporte de residentes en territorios no peninsulares**, establecidas legalmente, y concretamente, en la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 y la modificación establecida en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado para 2017, 2018 y 2021.

En efecto, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013 estableció, en su disposición adicional décima tercera, y con vigencia indefinida, el derecho de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, a obtener bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo y aéreo de pasajeros.

El objeto de estas subvenciones es facilitar la movilidad de los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares – archipiélagos balear y canario, y las Ciudades de Ceuta y Melilla -, en sus desplazamientos hacia o desde el resto del territorio nacional, incluyendo, tanto los enlaces con la península, como las conexiones interinsulares. Con ello, además, se contribuye a procurar las condiciones idóneas para el desarrollo sostenible de estas zonas, altamente dependientes de los modos aéreo y marítimo, y contribuir al desarrollo económico y social de estas regiones, manteniendo el equilibrio con el resto del territorio nacional.

La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 ha habilitado al Gobierno para que aumente hasta el 75% el porcentaje de bonificación del precio del billete en los vuelos o viajes en barco entre estos territorios y la península, y del 75% en los viajes interinsulares (en el transporte marítimo, el 25% de esta subvención es asumida por la Comunidad Autónoma, al ser el transporte marítimo entre islas de competencia exclusiva autonómica). Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2018 se autoriza la aplicación inmediata de estos nuevos porcentajes y paralelamente se tramitó un Real Decreto que garantiza la permanencia en el tiempo a esta medida (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, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018).

La Ley 11/2020 de Presupuestos Generales del Estado, de 30 de diciembre, introduce un cambio en el proceso de emisión de billetes a pasajeros con derecho a bonificación por su condición de residente, dando mayores garantías a los residentes a la hora de realizar la compra de un billete subvencionado.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destinó en 2018, 586,98 millones de euros para estas subvenciones (incluyendo aéreas, 460,00 millones, y marítimas, 126,98 millones). En 2019 se destinaron 830 millones de euros (159 a transporte marítimo y 671 al aéreo) y en 2020 742 millones (aéreas 601 y marítimas 141 millones).

Por otra parte, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es responsable de la gestión de la política de **subvenciones al transporte de mercancías con los territorios no peninsulares**.

El objetivo de estas subvenciones es corregir los efectos negativos de la insularidad, para compensar los mayores costes de transporte de mercancías entre la Península y los Archipiélagos, tal como disponen 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, que aprueba el Régimen Especial para las Illes Balears, modificado por el Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero. Además, en la Ley de Presupuestos Generales para 2017 se creó una subvención para el transporte de mercancías con Ceuta y Melilla que debe desarrollarse reglamentariamente.

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 estableció unos porcentajes máximos de subvención del 65% o 60% según los tipos de mercancías en el caso de Baleares, y del 100% en el de Canarias, que se aplican sobre los elementos de coste del transporte señalados en los distintos Reales Decretos reguladores. Además, esta Ley declaró ampliables los créditos presupuestarios con los que se financian estas ayudas. En 2018 se destinaron 86,94 millones de euros a financiar estas subvenciones. En 2019 se destinaron 72,44 millones.

Además, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana gestiona también las **subvenciones al transporte aéreo y marítimo para la protección de las familias numerosas**, independientemente de su lugar de residencia, en aplicación de lo dispuesto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, y en el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre.

De acuerdo con la mencionada normativa,

- ✓ En el **transporte aéreo**, la subvención consiste en la bonificación de la tarifa aérea con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de acuerdo con los siguientes porcentajes:
 - Categoría General 5% de bonificación sobre la tarifa aérea.
 - Categoría Especial 10% de bonificación sobre la tarifa aérea.
- ✓ En el **transporte marítimo**, la subvención consiste en la bonificación del precio del billete con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de acuerdo con los siguientes porcentajes:
 - Categoría General 20% de bonificación sobre el precio del billete.
 - Categoría Especial 50% de bonificación sobre el precio del billete.

En 2018 se destinaron 12,61 millones de euros a las subvenciones al transporte de familias numerosas (10,01 millones en transporte marítimo y 2,6 millones en aéreo). En 2019 se destinaron 12,17 millones (9,17 en transporte marítimo y 3 en aéreo). En 2020 se destinaron 11,41 millones (8,95 a transporte marítimo y 2,46 en aéreo).

Con la finalidad de mejorar la eficiencia y la competitividad del sector del transporte, cabe destacar las ayudas que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana concede en los ámbitos del transporte por carretera y del transporte marítimo:

- ✓ En el sector del transporte por carretera, y en régimen de concurrencia competitiva se conceden **ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.**

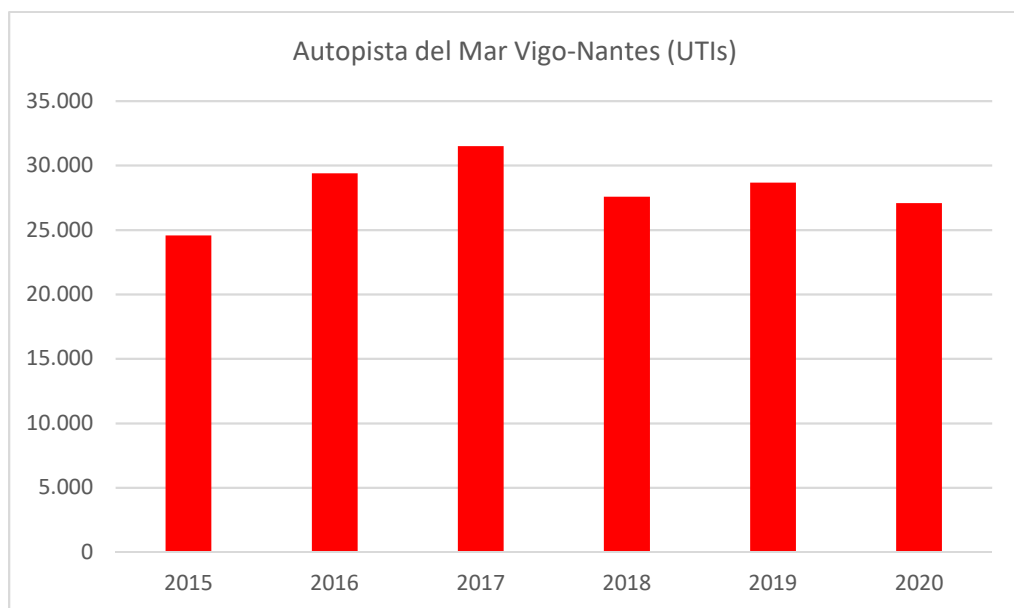
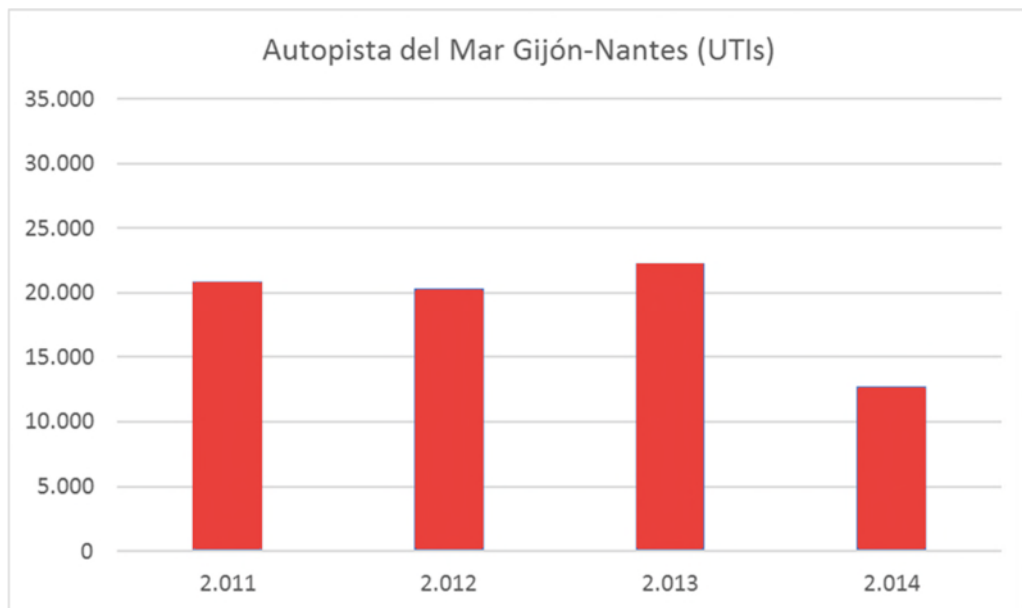
El objeto de estas medidas es facilitar la jubilación de los transportistas autónomos de un sector que se caracteriza por la existencia de un número importante de profesionales de edad elevada, así como de empresas de escasa dimensión con dificultades de financiación y carencia de recursos para el abandono de la actividad antes de cumplir 65 años. Esta situación plantea, además, un problema social grave ya que difícilmente podrían intervenir en procesos de concentración empresarial.

Las ayudas han supuesto 9,95 M€ al año en los últimos años, estimándose que esta cantidad se podrá mantener estable en los próximos años. Gracias a estas ayudas, anualmente se puede conceder más de 300 solicitudes (concretamente en 2020 se concedieron 322 ayudas).

- ✓ En el **ámbito marítimo**, las denominadas Autopistas del Mar facilitan el acceso de nuestras mercancías al mercado europeo. Son concebidas como servicios de transporte marítimo de corta distancia de alta relación calidad/precio, de forma que sean capaces de **captar flujos de transporte que hoy en día se canalizan por carretera en su en su mayor parte.**

Para ello, se plantean sobre la base de la complementariedad buque-camión, esto es, se trata de atraer **camiones completos o semirremolques a los buques.** La **modalidad de carga y descarga** preferente es en consecuencia, **por rodadura** (“roll on / roll off”). Con ello, se mantienen las relaciones comerciales entre los agentes que encargan el transporte de mercancías y los **transportistas por carretera**, y son estos últimos los que tienen la **posibilidad de elegir** el barco como medio de transporte en parte del trayecto en lugar de utilizar un itinerario completo por carretera, con los beneficios en términos de eficiencia de la cadena de transporte que este hecho produce, a los que hay que sumar los beneficios socio-ambientales que se derivan principalmente de la menor circulación de camiones por las carreteras.

Los gráficos siguientes muestran la **evolución de los tráficos** de las dos Autopistas del Mar atlánticas en sus años de operación teniendo en cuenta que la Autopista del Mar Gijón-Nantes estuvo en servicio entre septiembre 2010 y septiembre de 2014 y la Autopista del Mar Vigo-Nantes entró en servicio en enero de 2015.



Las **ayudas estatales totales** previstas a las navieras, co-financiadas al 50% entre Francia y España, son de 30 M€ para la autopista del mar Gijón-Nantes y 23,8 M€ para la autopista del mar Vigo-Nantes. Además, cuentan con **ayudas europeas**: 4 M€ para la autopista del mar Gijón-Nantes y 3 M€ para la Vigo-Nantes. En ambos casos, la ayuda máxima no supera el **35% de los costes operativos del servicio** en 5 años. Finalmente, hay que señalar que en 2019 ha finalizado el desembolso de las ayudas estatales previstas, si bien la liquidación correspondiente a la subvención de la Autopista del Mar Gijón-Nantes está aún pendiente de una decisión de la Comisión Intergubernamental España-Francia sobre la auditoría que ha realizado el Ministerio francés al beneficiario de la ayuda.

Es importante recordar finalmente que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **contribuye a la financiación** de determinados **organismos** relacionados con el **sector del transporte** que realizan actividades de interés público:

- ✓ El Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental, Fundación CETMO, es el Centro que ejerce el Secretariado técnico del **Grupo de Ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental (GTMO 5+5)** por mandato del Protocolo de cooperación del GTMO 5+5 firmado en 2007 por los Ministros de Transporte de la región (Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez). Como contribución a esta actividad de secretariado, entre los años 2014 a 2017 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana vino otorgando una subvención de 20.000 € al año a este Centro de Estudios, que se aumentó a 50.000 euros a partir del año 2018, debido a que se constató que en los años previos la subvención no cubrió la totalidad de los gastos relativos al secretariado técnico del GTMO 5+5.

Asimismo, se establece sobre una nueva partida de 20.000 euros destinada a financiar la actividad que el CETMO está desarrollando en relación a la creación de un Observatorio de la Digitalización del Transporte. Este observatorio se basa en la creación de una red de conocimiento sobre las tendencias actuales y futuras en la digitalización del transporte, materializándose posteriormente en la producción de documentos en áreas específicas del transporte. La voluntad de este Observatorio es ser el punto de encuentro entre las innovaciones en digitalización del transporte, la sociedad civil y sus intereses y las administraciones públicas y sus políticas.

Es por tanto una actividad de innegable interés público cuyo soporte público permitiría seguir el ritmo de las disrupciones tecnológicas del sector y anticipar las acciones necesarias para su adaptación.

- ✓ Por otra parte, cabe destacar la subvención al **Comité Nacional del Transporte por Carretera**, que se viene recogiendo anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Este Comité fue creado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), para canalizar la participación integrada del Sector en las actividades del Ministerio.

La subvención que se otorga tiene por objeto facilitar sus actividades, de manera que pueda continuar con su estrecha colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el cumplimiento de sus fines.

- ✓ Asimismo, la subvención a la Asociación Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte – ITS España (Sistemas Inteligentes de Transporte) recogida en los Presupuestos Generales del Estado, tiene como objetivo aunar al sector público, privado y académico relacionado con los Sistemas Inteligentes de Transporte, para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías a través de los distintos modos de transporte. Esta subvención, se articula a través de un convenio que tiene por objeto establecer la colaboración entre las partes firmantes para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte al transporte por carretera en España.

Asimismo, está previsto establecer un sistema de ayudas para **incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías**. Estas ayudas, se diseñarán en coherencia con la normativa

comunitaria, las prácticas que se realizan de forma similar en otros países de la Unión Europea y podrán alcanzar los 25 millones de euros al año durante un periodo de 5 años. El importe de dichas ayudas podrá ser de hasta 50% de los costes externos evitados por el ferrocarril de mercancías, con el límite del 30% de los costes totales del sistema.

Antes de implantar estas ayudas es necesario que la Comisión Europea las autorice y las considere compatibles con la normativa de Ayudas de Estado. Actualmente se está trabajando en esta fase.

Asimismo, está previsto financiar las actividades de realización de estudios e investigaciones que sobre el transporte ferroviario lleva a cabo la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, por el conocimiento que aportan en el ámbito del transporte de viajeros y mercancías.

Por último, cabe destacar una subvención de 50.000 euros para a la financiación del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, que constituye una herramienta de conocimiento de la movilidad urbana y metropolitana en España, que posee interés público y es a la vez un elemento de transparencia para los ciudadanos. Su información y diagnóstico se considera asimismo necesario para la definición de políticas públicas en materia de transporte. Las actuaciones que está previsto financiar se refieren al informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, llevado a cabo por TRANSyT -Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid. En el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) participan 25 Autoridades de Transporte Público que cubren las principales áreas metropolitanas del territorio español, así como diferentes Ministerios (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, DGT del Ministerio del Interior), la Federación Española de Municipios y Provincias, empresas y entidades públicas, y otras entidades y asociaciones.

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

1. Antecedentes:

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 (modificada por el Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero, 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.

En cumplimiento de estas disposiciones, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana viene incluyendo en los PGE sendas cuantías para compensar el coste del transporte de mercancías con Baleares y Canarias. Estas subvenciones tienen cuestiones específicas de gestión para Baleares y para Canarias, pero tienen en común que se otorgan a año vencido y, hasta 2017, por prorrateo entre el importe establecido en los PGE y las solicitudes recibidas.

El importe consignado en los PGE en los últimos años se ha tenido que adaptar a las disponibilidades presupuestarias. En la siguiente tabla se incluye el resumen de las cantidades otorgadas en el periodo del PES 2014-2017:

Descripción	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015	PGE-2014
Canarias, sin financiación comunitaria (agrícolas)	17,06	15,06	17,06	9,06
Canarias, con financiación comunitaria (industriales)	36,50	38,50	10,95	10,95
Baleares (industriales)	1,77	1,77	1,77	1,14
TOTAL	55,33	55,33	29,78	21,15
<i>Importes en millones de euros</i>				

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

De estos importes se ha ejecutado lo que se especifica en la siguiente tabla:

Descripción	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015	PGE-2014
Canarias, sin financiación comunitaria (agrícolas)	15,57	16,25	14,63	9,06
Canarias, con financiación comunitaria (industriales)	24,10	22,55	13,36	9,95
Baleares (industriales)	2,36	1,77	1,77	1,14
TOTAL	42,03	40,58	29,76	20,15

Estas subvenciones están muy bien consideradas por los sectores productivos de Baleares y Canarias, si bien existía una demanda histórica de que la subvención fuera una cantidad garantizada, y no que se tratara de un prorrateo entre el importe disponible y el número de solicitudes.

De hecho, la Ley de Presupuestos Generales para 2017 declaró los créditos con los que se financian estas subvenciones como ampliables y aumentó el porcentaje de financiación. Por otra parte, esta Ley (Disposición Adicional centésima vigésima novena) crea una subvención al transporte de mercancías con Ceuta y Melilla que deberá desarrollarse reglamentariamente.

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 habilita la Disposición Final Primera del Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, en su apartado 2.

Para realizar esta incorporación, la Ley de Presupuestos Generales de cada año deberá incluir en un concepto presupuestario independiente del resto de compensaciones al transporte de mercancías el importe que se destinará a estas compensaciones del transporte del plátano. El importe que se destine a tal fin se repartirá proporcionalmente entre las solicitudes recibidas. En el año 2019 se destinaron cerca de 10 millones de euros para los transportes realizados en el año 2018, una vez obtenida la preceptiva autorización previa de la Comisión Europea. Idéntica cantidad se ha destinado en 2020 para los transportes realizados en el año 2019.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte aéreo y marítimo. Las ayudas afectan a:

- Transporte de determinados productos agrícolas, de plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios o transformados en Canarias, con destino a la península o a la Unión Europea, así como el transporte desde el resto de España a las Islas Canarias de piensos y productos para la alimentación del ganado, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

(que sustituye al antiguo Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero), norma reglamentaria que se aplica a productos incluidos en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y dirigida al sector primario. Desde la entrada en vigor de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018, se ha incorporado el plátano de Canarias a este régimen de subvenciones.

- Transporte de determinados productos originarios o transformados en Canarias o necesarios para la producción de los mismos siempre que no se fabriquen en Canarias, así como petróleo y sus derivados, originarios o transformados en Canarias, con destino a la península o a la Unión Europea, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo (que sustituye al antiguo Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo). Norma reglamentaria que se aplica a productos no incluidos en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y dirigida al sector secundario.
- Transporte de determinados productos originarios o transformados en Baleares, así como productos con destino a estas islas que no tengan suficiente producción interior, de acuerdo con lo dispuesto en el RD 1034/1999, de 18 de junio, modificado parcialmente por el Real Decreto 101/2002, de 25 de enero, y por el Real Decreto 232/2020, de 4 de febrero. La bonificación está dirigida a las empresas industriales que transforman las mercancías en diversos sectores de la madera, peletería, calzado, cuero, confección, joyería y bisutería, productos artesanales, productos industriales con valor añadido superior al 20%, y nutrición (industria agroalimentaria de segunda transformación).

Para Canarias y Baleares, la Ley de PGE – 2017 aumentó en 30 puntos porcentuales los porcentajes máximos de compensación de los costes subvencionables, 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. Asimismo, la Ley de PGE – 2018 previó que los citados porcentajes máximos fueran de aplicación retroactiva a los transportes realizados desde el 1 de enero de 2016, para lo cual habilita a las Delegaciones del Gobierno de ambos territorios insulares a dictar las instrucciones necesarias.

- Transporte de mercancías entre las Ciudades de Ceuta o Melilla, la península y otros territorios de la Unión Europea, de hasta el 50% de los correspondientes costes subvencionables (esta ayuda fue introducida por la Ley de PGE- 2017 y se encuentra en fase de desarrollo normativo por lo que no serán aplicables hasta que se apruebe el real decreto que las regule y se definan los productos objeto de compensación).

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
----------------------	--------------------------------------	------------------------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--------------------------	-------------------------------------	-----------------------------	----------------------	-----------------------------------	------------------------------------

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

x		x										
---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla con el territorio peninsular y la Unión Europea, de forma que se abarate el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías, tal como disponen la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico Fiscal de Canarias, la Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, y la Ley de PGE 2017 (Disposición Adicional centésima vigésima novena) en el caso de Ceuta y Melilla.

4. Plazo necesario para su consecución:

Dado que la obligatoriedad de otorgar estas ayudas deriva de una Ley, no existe plazo definido.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 75,25 millones de euros, ejecutándose 86,94 millones, dado el carácter de ampliables de estos créditos.

El importe estimado para estas ayudas en 2019 ascendió a 75,25 millones de euros, ejecutándose 72,51 millones.

El importe estimado para estas ayudas en 2020 ascendió a 75,25 millones de euros, ejecutándose 72,04.

El importe estimado para estas ayudas en 2021 asciende a 77,25 millones de euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, a través de la ampliación de los créditos.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441P.471 y 17.20.441P.478.

7. Plan de acción:

Las líneas generales, requisitos y procedimientos aplicables a las subvenciones señaladas se encuentran regulados en los 147/2019, de 15 de marzo, y 552/2020, de 2 de junio, para Canarias, y en Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, para Baleares.

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

En el caso de Ceuta y Melilla es necesario que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desarrolle el marco normativo de aplicación, para lo cual ya se está trabajando con los Gobiernos de estas ciudades con Estatuto de Autonomía.

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), pero la competencia de gestión y control de las mismas corresponde a las Delegaciones del Gobierno en Canarias y Baleares, respectivamente.

En el caso de las normas reglamentarias que regulan la subvención al transporte de mercancías en Canarias, los productos que son objeto de bonificación son aquellos productos originarios o transformados en el archipiélago canario, o bien, inputs o productos intermedios necesarios para la elaboración de los primeros.

Es bonificable todo coste que entre dentro de los siguientes conceptos:

- Flete.
- Coste de manipulación de mercancía en puertos/aeropuertos de origen/destino.
- Tasas portuarias/aeroportuarias de origen y destino.
- Tasas de seguridad.
- Recargo por incremento del coste de combustible.
- Costes de alquiler de plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos.

En el caso de Canarias, y a efectos de delimitar la cantidad máxima subvencionable, se sigue el siguiente procedimiento:

- 1º Se elaboran anualmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana costes tipo para el tráfico interinsular y para el trayecto Canarias-Cádiz (tráfico marítimo) y Canarias-Barajas (tráfico aéreo), que sirven de referencia para evaluar las solicitudes aceptadas.
- 2º Los solicitantes están sujetos al cumplimiento de unos requisitos documentales que acreditan su personalidad, de carácter fiscal y que prueban tanto los transportes realizados como el pago de los mismos.
- 3º La presentación de solicitudes y documentos acreditativos se realiza a través de la plataforma digital ATLANTIS. Se trata de un programa vía Web que permite la presentación telemática de las solicitudes de compensación al transporte de mercancías, donde la propia empresa pueda registrarse como solicitante, dar de alta sus expedientes y solicitar la compensación por cada movimiento de mercancía realizado.

En cuanto a Baleares, la bonificación está dirigida a las empresas industriales que transforman las mercancías en diversos sectores de la madera, peletería, calzado, cuero, confección, joyería y bisutería, productos artesanales, productos industriales con valor añadido superior al 20% y nutrición. También se considera el transporte interinsular de residuos originarios de Illes Balears, no procesables ni reciclables en

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

el territorio de éstas. El beneficiario tiene que acreditar haber satisfecho el importe del coste del flete del transporte y que, como norma general, debe constar en el expediente el reconocimiento por parte de la Administración del establecimiento donde se realizan las transformaciones.

De acuerdo con el artículo 9.2 del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, corresponde a la Delegación del Gobierno determinar los promedios de los costes de los fletes más representativos para cada uno de los sectores y trayectos a que se refieren los artículos 2 y 3 de ese real decreto, a efectos de la aplicación a las solicitudes presentadas. Por consiguiente, el cálculo del importe de la compensación consistirá en la aplicación de un porcentaje de tales promedios al tonelaje que se transporte, llevado a cabo mediante una hoja de cálculo, y el importe que resulte deberá ser corregido en caso de concurrencia de subvenciones o por aplicación de la regla de *minimis* (nuevos porcentajes establecidos con vigencia indefinida por la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2017, Disposición adicional centésima vigésima novena).

Además, en el caso de que el total resultante exceda de las disponibilidades presupuestarias consignadas para este fin se efectuará la modificación proporcional de las cantidades obtenidas hasta anular el exceso de gasto. Esta limitación se entenderá sin efecto siempre que los créditos presupuestarios afectados sean declarados ampliables en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Canarias:

Durante el año 2018 se concedieron un total de 81.171.551,31€, para la compensación al transporte marítimo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, con el siguiente desglose:

	RD 170/2009 Mercancías agrícolas	RD 362/2009 Mercancías no agrícolas (sustituido por Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo)	PLÁTANO	TOTAL
TRANSPORTES 2016 (30% ADICIONAL)*	4.039.088,71 €	9.856.848,15 €	0,00 €	13.895.936,86 €
TRANSPORTES 2017	20.859.974,68 €	36.242.494,29 €	9.999.997,89 €	67.102.466,86 €
RECURSOS**	11.238,61 €	161.908,98 €	0,00 €	173.147,59 €
TOTAL	24.910.302,00 €	46.261.251,42 €	9.999.997,89 €	81.171.551,31 €

* Pago del 30% adicional a las compensaciones ya concedidas para los transportes realizados en 2016, dado el carácter retroactivo contemplado en la disposición adicional centésima cuadragésima octava de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

del Estado para el año 2018 y de acuerdo con los porcentajes establecidos por la disposición adicional centésima vigésima novena de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.

** Pago de recursos contenciosos administrativos y de reposición.

Durante el año 2019 se concedieron un total de 69.167.477,38 €, para la compensación al transporte marítimo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, con el siguiente desglose:

	RD 170/2009 Mercancías agrícolas	RD 362/2009 Mercancías no agrícolas (sustituido por Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo)	PLÁTANO	TOTAL
TRANSPORTES 2018	21.031.141,42 €	38.073.834,30 €	9.999.989,64 €	69.104.965,36 €
RECURSOS*	8.133,46 €	54.378,56 €	0,00 €	62.512,02 €
TOTAL	21.039.274,88 €	38.128.212,86 €	9.999.989,64 €	69.167.477,38 €

* Pago de recursos contenciosos administrativos y de reposición.

En el año 2019 se concedió por segunda vez la ayuda para el transporte marítimo del plátano (convocada por Resolución de 5 de junio de 2019), que destinó, para transportes realizados en 2018, la cantidad de 9.999.989,64 €.

Durante el año 2020 se concedieron un total de 68.955.150,29 €, para la compensación al transporte marítimo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, con el siguiente desglose:

	RD 552/2020 Mercancías agrícolas (anterior RD 170/2009, de 13 de febrero)	RD 147/2019 Mercancías no agrícolas (anterior RD 362/2009, de 20 de marzo)	PLÁTANO	TOTAL
TRANSPORTES 2019	15.017.204,61 €	43.006.878,34 €	10.505.604,10€	68.529.687,05 €
RECURSOS*	11.122,20€	414.341,04€	0,00 €	425.463,24€
TOTAL	15.028.326,81€	43.421.219,38€	10.505.604,10€	68.955.150,29 €

* Pago de recursos contenciosos administrativos y de reposición.

En el año 2020 se concedió por tercera vez la ayuda para el transporte marítimo del plátano (convocada por Resolución de 30 de junio de 2020), que destinó, para transportes realizados en 2019, la cantidad de 10.505.604,10€.

Asimismo, como indicador de seguimiento y evaluación, se ha establecido el número de empresas beneficiadas. En el cuadro siguiente, se reflejan los últimos cuatro años y puede comprobarse un incremento sostenido en el número de empresas industriales que han recibido ayudas. El número de empresas agrícolas ha recuperado la senda alcista y las empresas que reciben ayuda al plátano han

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

disminuido a cerca de la mitad, debido, en este último caso, a que han solicitado la ayuda de manera unificada a través de sociedades cooperativas:

EMPRESAS BENEFICIADAS				
REAL DECRETO	2017 (Ttes. 2016)	2018 (Ttes. 2017)	2019 (Ttes. 2018)	2020 (Ttes. 2019)
RD 552/20 (mercancías agrícolas)	155	165	163	167
RD 147/19 (mercancías no agrícolas)	125	142	151	168
PLÁTANO	-	14	7	9
TOTAL	280	321	321	344

Como último indicador de evaluación de estas subvenciones se adoptó el número de envíos que han recibido ayuda en los últimos años, que se refleja en la siguiente tabla:

ENVÍOS QUE RECIBIERON AYUDA					
REAL DECRETO	2016	2017	2018	2019	2020
RD 552/20 (mercancías agrícolas)	62.299	67.441	70.125	79.044	68.289
RD 147/19 (mercancías no agrícolas)	78.541	83.070	86.705	93.435	74.968
TOTAL	140.840	150.511	156.830	172.479	143.257
PLÁTANO	-	-	17.936	16.729	18.032

En ella se puede observar que se ha producido una importante reducción en el número de envíos subvencionados para los dos Reales Decretos, consecuencia de las novedades que su articulado ha introducido, con especial afectación al número de envíos presentados. Tales novedades son:

- Posibilidad de solicitar varias mercancías en un mismo envío. Mientras los anteriores Reales Decretos obligaban a realizar una solicitud por cada trayecto-mercancía-trimestre, los nuevos establecen la posibilidad de realizar una solicitud por cada trayecto-trimestre, sin necesidad de diferenciar los envíos de distintas mercancías.
- Incompatibilidad de estas ayudas al transporte de mercancías con la ayuda del Régimen Específico de Abastecimiento, que ha originado la denegación de un gran número de envíos agrarios correspondientes a alimentación del ganado.

Los envíos de plátano, se han incrementado con respecto a los años anteriores, al no verse afectados por las novedades introducidas.

Illes Balears:

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

- Gestión interna.

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

- 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.

Desde el punto de vista de la gestión interna, los objetivos e indicadores que se vienen utilizando por la Delegación del Gobierno son relativos a la difusión de la convocatoria anual de compensación y a la comunicación continua con los clientes externos sobre sus novedades y procedimientos.

En las Estadísticas que se elaboran anualmente se realiza seguimiento de una serie de indicadores, entre los que destacan los relativos al número de solicitudes, beneficiarios e importe de las subvenciones percibidas, que se reflejan en las tablas adjuntas:

Tabla de número de solicitudes

DESCRIPCIÓN	2017	ADICIONAL 2017	2018	2019	2020	% VARIACIÓN 2020/2019
MADERA	82	82	94	103	110	6,8
CALZADO	32	32	30	29	29	0,0
MARROQUINERÍA	1	1	1	1	1	0,0
CONFECCIÓN	3	3	3	3	3	0,0
BISUTERÍA	11	11	13	12	13	8,3
INDUSTRIALES V.A.>20%	138	138	142	149	158	6,0
NUTRICIÓN	44	44	46	52	61	17,3
RESIDUOS INTERINSULAR	3	3	1	1	1	0,0
TOTALES	314	314	330	350	376	7,4

Tabla de número de beneficiarios

DESCRIPCIÓN	2017	ADICIONAL 2017	2018	2019	2020	% VARIACIÓN 2020/2019
MADERA	79	72	93	101	108	6,9
CALZADO	32	28	29	29	26	10,3
MARROQUINERÍA	1	1	1	1	1	0,0
CONFECCIÓN	3	3	3	3	3	0,0
BISUTERÍA	11	11	13	12	12	0,0

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

INDUSTRIALES V.A.>20%	135	127	141	148	148	0,0
NUTRICIÓN	44	38	45	52	44	-15,4
RESIDUOS INTERINSULAR	1	1	1	0	1	100,0
TOTALES	306	281	326	346	343	-0,9

Tabla de importe de las subvenciones percibidas

DESCRIPCIÓN	2017	ADICIONAL 2017	2018	2019	2020	% VARIACIÓN 2020/2019
MADERA	357.485	311.267	661.746	495.886	478.649	-3,5
CALZADO	289.724	181.406	377.579	320.413	305.722	-4,6
MARROQUINERÍA	2.252	1.982	4.197	8.088	11.894	47,1
CONFECCIÓN	6.170	5.713	11.975	10.033	9.285	-7,5
BISUTERÍA	71.302	63.019	118.663	86.303	40.149	-53,5
INDUSTRIALES V.A.>20%	1.003.846	737.678	2.067.016	1.698.854	1.610.582	-5,2
NUTRICIÓN	618.192	276.434	923.333	720.725	641.514	-11,0
RESIDUOS INTERINSULAR	7.545	7.545	18.301	0	23.477	100,0
TOTALES	2.356.517	1.585.045	4.182.810	3.340.302	3.121.273	-6,6

Tabla de importe de las subvenciones percibidas según el medio de transporte utilizado

DESCRIPCIÓN	2017	ADICIONAL 2017	2018	2019	2020
BARCO	2.254.257	1.512.038	4.035.235	3.223.391	3.027.273
AVIÓN	102.259	73.006	147.575	116.911	94.000
TOTALES	2.356.517	1.585.045	4.182.810	3.340.302	3.121.273

Los indicadores externos atienden a diversas magnitudes y parámetros económicos, reflejados en informes o memorias de organismos como la Cámara de Comercio de Mallorca, o el Consejo Económico Social de Illes Balears. El impacto directo e indirecto de las ayudas alcanzó los 5,4 millones de euros en 2018, lo que se va a traducir en un impacto de la cifra de negocios de las empresas de menor tamaño entre el 6 y el 10%. Esto da idea de la importancia que cobra esta ayuda para empresas productoras pequeñas que necesitan comprar o vender materias primas o productos fuera de la isla. En este contexto, la gran mayoría de empresas (+90%) resultan ser micro empresas, con menos de 10 efectivos, y algunas pocas, pequeñas empresas (entre 10 y 50 efectivos).

Si bien no existen todavía estudios definitivos sobre los efectos de las convocatorias de los años 2019 y 2020, los impactos positivos han disminuido en un 30% aproximadamente, debido a la aplicación del

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

Reglamento (UE) 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, que se va a prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2023.

Sin la aplicación de este Reglamento la subvención habría sido de 5,5 M€; sin embargo, esta limitación ha supuesto que solo se haya podido ejecutar el 60% del presupuesto inicial, afectando a más de 30 empresas. La previsión para 2021 es todavía más limitada debido a la acumulación de otras líneas de ayudas de política industrial, digitalización, internacionalización, Covid 19, etc, que también figuran como ayudas de minimis.

El MITMA está impulsando la mejora de las bases reguladoras de este sistema de compensación, para lo cual está elaborando un proyecto normativo cuya fase de consulta pública previa ha finalizado con fecha 10-03-2021. Asimismo, se ha realizado una prenotificación a la Comisión Europea en fecha 15-03-2021, cumpliendo así el compromiso del Gobierno previsto en la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 4/2019, del Régimen Especial de las Illes Balears, de dirigir solicitud a la Comisión para que no resulte aplicable el reseñado Reglamento de minimis a este sistema

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

La Delegación del Gobierno en Baleares, dentro de sus facultades de comprobación, inspección y control, puede efectuar comprobaciones periódicas, mediante muestreos aleatorios del contenido de los datos reflejados en las declaraciones responsables del solicitante, simultáneamente durante el procedimiento de instrucción y en los cuatro años siguientes sobre la base de una muestra representativa. En este contexto, se requiere al solicitante para que aporte copia digitalizada de las facturas emitidas por el transportista, proveedor o distribuidor (y documentos contables de valor probatorio equivalente) y documentos justificativos de su pago de unos envíos que se especifican en el requerimiento.

En Baleares, con carácter general, de acuerdo con lo indicado en el artículo 10 e) del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, en las resoluciones de concesión se estima conveniente, para la justificación de las subvenciones de importe superior a 30.050,61€ (hasta 2019) y a 20.000€ (a partir de 2020), que se realice a cargo del propio beneficiario una auditoría limitada a comprobar la aplicación de estos fondos públicos. Esta auditoría debe estar elaborada por un auditor de cuentas inscrito como ejerciente en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas, dependiente del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas. La presentación del citado informe de auditoría deberá realizarse entre los tres y cinco meses (según convocatoria y número de empresas) posteriores al cobro de la subvención y constituye un acto obligatorio para el beneficiario

Por otra parte, 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.

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

9. Procedimiento de concesión:

Se trata de subvenciones directas reconocidas por la Ley, cuyos procedimientos de concesión están establecidos para Canarias en los Reales Decretos 147/2019, de 15 de marzo (que sustituye al antiguo R.D. 362/2009, de 20 de marzo) y el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio (que sustituye al R.D. 170/2009, de 13 de febrero), y, para Baleares, en el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, siendo los competentes para su gestión las respectivas Delegaciones del Gobierno.

La Delegación del Gobierno en Canarias es la unidad encargada de la gestión de subvenciones al transporte de mercancías mediante un procedimiento que tiene como principales etapas:

- 1) Presentación de solicitudes: Dentro de los 20 primeros días naturales de los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año, referidas a costes de transporte realizados en el trimestre inmediatamente anterior para los que se solicite bonificación.
- 2) Instrucción: Comprobación de las solicitudes y de la documentación justificativa de los costes abonados por los solicitantes.
- 3) Resolución de la Delegada del Gobierno en Canarias y su notificación dentro de los seis meses siguientes a contar desde la finalización del último plazo fijado para la presentación de solicitudes.

En el caso de las subvenciones al transporte del plátano, la convocatoria para el otorgamiento se realiza por resolución del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Cada año se publica la lista de beneficiarios de esta subvención en el enlace y en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS). En el procedimiento administrativo que tramita la Delegación del Gobierno en Baleares, la presentación de solicitudes y tramitación se realiza de manera obligatoria por medios electrónicos desde el ejercicio 2011, tanto para las personas jurídicas como para las personas físicas, según la Orden TAP/2135/2011, de 18 de julio, una vez desarrollada la aplicación telemática denominada “reb-mercancías” y de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En Baleares, la presentación y firma de solicitudes se puede realizar en el mes posterior a la publicación en el BOE del extracto de la Resolución de acuerdo de inicio de procedimiento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con la Resolución de la IGAE de 10 de diciembre de 2015 por la que se regula el proceso de registro y publicación de convocatorias de subvenciones y ayudas en el Sistema Nacional de Publicidad de subvenciones. El plazo máximo para las resoluciones de las solicitudes será de seis meses y se contará desde la finalización del plazo fijado para la presentación de solicitudes y documentación relativa a los transportes realizados, conforme a lo dispuesto en el 21.5 y 23 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.

Las fases del procedimiento resultan similares a las mencionadas en Canarias y la resolución suele ser general, utilizando la modalidad de pago masivo.

Igualmente, de acuerdo con la Resolución de la IGAE de 09 de diciembre de 2015 por la que se regula el contenido y periodicidad de la información a suministrar a la nueva Base de Datos Nacional de Subvenciones, se remite la información de la concesión y el pago a cada beneficiario antes de que finalice el mes natural siguiente al de la fecha de su producción.

En defecto de la acreditación del conocimiento de embarque, se presentará la declaración responsable del solicitante en la que se harán constar el número de envíos y trayectos realizados, la naturaleza y el peso de las mercancías transportadas, y una certificación del transportista o de la agencia de transporte, en la que habrán de reflejarse los envíos realizados, el destino, el medio y el importe de transporte y, en su caso, el importe del flete.

Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares

1. Antecedentes:

La Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2013, modificada por las Leyes de Presupuestos Generales para 2017, 2018 y 2021, estableció en su disposición adicional décima tercera y con vigencia indefinida, el derecho de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, a obtener bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo y aéreo de pasajeros.

El objeto de estas subvenciones al transporte aéreo de residentes es facilitar la movilidad de los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares, archipiélagos balear y canario, y las Ciudades de Ceuta y Melilla, en sus desplazamientos hacia o desde el resto del territorio nacional, incluyendo, tanto los enlaces con la península, como las conexiones interinsulares. Con ello, además, se contribuye a procurar las condiciones idóneas para el desarrollo sostenible de estas zonas, altamente dependientes del transporte aéreo, y contribuir al desarrollo económico y social de estas regiones, manteniendo un equilibrio con el resto del territorio nacional.

En cumplimiento de estas disposiciones el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana viene incluyendo en los PGE tres créditos para cada una de las tres regiones no peninsulares. El importe consignado en cada una de las partidas (años 2015 a 2018), se incluye en la siguiente tabla:

Descripción	PGE-2018	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015
Subvención al tráfico aéreo regular entre la Península y el Archipiélago Canario , así como entre las Islas Canarias	255,00	238,20	238,20	215,39
Subvención al tráfico aéreo regular entre la Península y el Archipiélago Balear , así como entre las Islas Baleares	117,08	93,79	103,83	93,60
Subvención al tráfico aéreo regular entre Ceuta y Melilla y el resto del territorio nacional.	9,92	9,93	11,00	9,91
TOTAL	382,00	341,92	353,03	318,9

Importes en millones de euros.

Nota: Los créditos consignados en 2019 y 2020 son los mismos que en 2018, al prorrogarse los presupuestos.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte aéreo, en aras de la cohesión y vertebración territorial. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispone de ayudas específicamente dirigidas a los pasajeros residentes en las regiones no peninsulares, aplicadas en sus desplazamientos

Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares

aéreos, entre estas regiones entre sí y entre aquéllas y la península. Los beneficiarios son los ciudadanos españoles, de Estados Miembros de la Unión Europea (UE) y de los Estados firmantes del Espacio Económico Europeo (EEE) y Suiza, residentes en Baleares, Canarias, Ceuta o Melilla. A este colectivo se añaden, además, los familiares de miembros de la UE nacionales de terceros países y los extranjeros nacionales de terceros países que sean residentes de larga duración y los refugiados o asilados, todos ellos con la condición de residencia en nuestras regiones no peninsulares. Por último, los Diputados y Senadores electos por circunscripciones no peninsulares también se benefician de estas ayudas.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X							

Mediante la reducción de costes en las tarifas de transporte aéreo a los residentes no peninsulares se palían las dificultades que se derivan de la insularidad de Baleares y Canarias, así como de la situación geográfica de Ceuta y Melilla, procurando las condiciones idóneas para el desarrollo sostenible de estas zonas, altamente dependientes del modo aéreo.

La Ley de PGE 2018 incluyó una nueva disposición habilitando al Gobierno a elevar el porcentaje de bonificación en los viajes con la península al 75% respecto al 50% anteriormente vigente. Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2018, se ha autorizado el incremento de dicha bonificación que quedó finalmente establecida mediante 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, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.

4. Plazo necesario para su consecución:

Plazo indefinido de ejecución. Se ejecutan a lo largo de cada ejercicio a cargo del crédito anual concedido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 382 millones de euros, ejecutándose 460 millones, dado el carácter de ampliables de estos créditos.

Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares

El importe presupuestado para el ejercicio 2019, fue de 382 millones de euros, ejecutándose 671 millones, dado el carácter de ampliables de estos créditos.

El importe presupuestado para el ejercicio 2020, fue de 382 millones de euros, ejecutándose 601 millones, dado el carácter de ampliables de estos créditos.

El coste previsto en 2021 asciende a 652,5 millones de euros, si bien la ejecución final presupuestaria dependerá en buena medida de la evolución de la pandemia y la medida en que pueda recuperarse la movilidad interior en España. En los PGE 2021 se contempla este gasto en la aplicación presupuestaria 17.34.4410.483.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante créditos ampliables.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.34.4410.483.

7. Plan de acción:

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) actúa como órgano gestor de este tipo de subvenciones, en línea con lo establecido en la Ley General de Subvenciones, en la Disposición Adicional 13ª de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 y en el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, y las compañías aéreas actúan como entidades colaboradoras. Las compañías aplican la subvención en el momento de emisión del billete. Después, éstas liquidan con el órgano gestor que reintegra la bonificación previamente aplicada por las compañías aéreas a los pasajeros, una vez se ha hecho uso de los billetes bonificados.

Actualmente se sigue trabajando en el plan de mejora del sistema de gestión y comprobación, con el objetivo de mejorar la eficiencia del sistema y garantizar el buen uso de estas ayudas.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Ejercicio 2018

- Nº de desplazamientos subvencionados y bonificaciones medias: 10.290.467 vuelos subvencionados con una bonificación media de 44,70 €.
- Totales y desglose por mercado (canario, balear y Ceuta y Melilla).

2018 (Residentes)				
	Beneficiarios (*)	Pasajeros residentes (vuelos)	Ejecutado	Bonificación media

Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares

Canarias	982.964	6.600.443	331.858.681,69 €	50,28 €
CAN-PEN	690.028	3.085.991	158.500.624,12 €	51,36 €
INTERCAN	582.097	3.514.452	173.358.057,57 €	49,33 €
Baleares	589.246	3.480.569	118.639.549,62 €	34,09 €
BAL-PEN	553.753	2.896.991	91.363.664,26 €	31,54 €
INTERBAL	133.676	583.578	27.275.885,36 €	46,74 €
Ceuta y Melilla	40.810	209.455	9.501.768,69 €	45,36 €
MELILLA	27.062	157.849	7.172.033,61 €	45,44 €
CEUTA	14.095	51.606	2.329.735,08 €	45,14 €
TOTAL	1.609.479	10.290.467	460.000.000,00 €	44,70 €

(*) Un mismo beneficiario puede estar incluido en vuelos con la Península e interinsulares.

- En el caso de residentes, ratio de beneficiarios respecto de la población objetivo de la subvención por Comunidad Autónoma o Ciudad con Estatuto de Autonomía.

Territorio	Beneficiarios (DGAC)	Población a 01-01-2018 (INE)	Ratio Subv.
Canarias	982.964	2.127.685	46,2%
Baleares	589.246	1.128.908	52,2%
Melilla	27.062	86.384	31,3%
Ceuta	14.095	85.144	16,6%

- Porcentaje de mujeres y hombres que han resultado beneficiarios.
Análisis sobre el género de las personas bonificadas por viajes, correspondientes al último trimestre de 2017 y los 3 primeros de 2018:

742.997 mujeres y 759.810 hombres fueron bonificados al viajar en avión.

Las **mujeres** realizaron un total de **4.009.848 viajes** bonificados en avión y los **hombres** realizaron un total de **3.586.479 viajes** bonificados.

Ejercicio 2019

- Nº de desplazamientos subvencionados y bonificaciones medias: 10.902.027 vuelos subvencionados con una bonificación media de 61,55 €.
- Totales y desglose por mercado (canario, balear y Ceuta y Melilla).

2019 (Residentes)				
	Beneficiarios (*)	Pasajeros residentes (vuelos)	Ejecutado	Bonificación media
Canarias	992.893	6.639.810	436.926.048,25 €	65,80 €
CAN-PEN	706.374	3.074.925	257.075.294,58 €	83,60 €
INTERCAN	579.771	3.564.885	179.850.753,67 €	50,45 €
Baleares	627.410	3.978.222	214.701.904,56 €	53,97 €

Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares

BAL-PEN	596.488	3.412.531	188.061.012,71 €	55,11 €
INTERBAL	130.218	565.691	26.640.891,85 €	47,09 €
Ceuta y Melilla	52.779	283.995	19.409.353,47 €	68,34 €
MELILLA	30.535	185.648	12.556.311,16 €	67,64 €
CEUTA	22.772	98.347	6.853.042,31 €	69,68 €
TOTAL	1.665.653	10.902.027	671.037.306,28 €	61,55 €

(*) Un mismo beneficiario puede estar incluido en vuelos con la Península e interinsulares.

- En el caso de residentes, ratio de beneficiarios respecto de la población objetivo de la subvención por Comunidad Autónoma o Ciudad con Estatuto de Autonomía.

Territorio	Beneficiarios (DGAC)	Población a 01-01-2019 (INE)	Ratio Subv.
Canarias	992.893	2.153.389	46,11%
Baleares	627.410	1.149.460	54,58%
Melilla	30.535	86.487	35,31%
Ceuta	22.772	84.777	26,86%

- Porcentaje de mujeres y hombres que han resultado beneficiarios.

845.529 mujeres, **817.567** hombres y **55.385** individuos de sexo desconocido fueron bonificados al viajar en avión.

Ejercicio 2020

- Nº de desplazamientos subvencionados y bonificaciones medias: 9.357.192 vuelos subvencionados con una bonificación media de 64,55 €.
- Totales y desglose por mercado (canario, balear y Ceuta y Melilla).

2020 (Residentes)				
	Beneficiarios (*)	Pasajeros residentes (vuelos)	Ejecutado	Bonificación media
Canarias	894.443	5.485.093	394.284.268,72 €	71,88 €
CAN-PEN	628.540	2.690.076	246.831.475,90 €	91,76 €
INTERCAN	508.427	2.795.017	147.452.792,82 €	52,76 €
Baleares	589.683	3.572.920	186.975.214,58 €	52,33 €
BAL-PEN	552.680	2.976.772	158.520.657,57 €	53,25 €
INTERBAL	135.462	596.148	28.454.557,01 €	47,73 €
Ceuta y Melilla	54.031	299.179	19.935.629,86 €	66,63 €
MELILLA	35.223	230.435	15.661.291,35 €	67,96 €
CEUTA	19.108	68.744	4.274.338,51 €	62,18 €
TOTAL	1.530.445	9.357.192	601.195.113,16 €	64,25 €

(*) Un mismo beneficiario puede estar incluido en vuelos con la Península e interinsulares.

Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares

- En el caso de residentes, ratio de beneficiarios respecto de la población objetivo de la subvención por Comunidad Autónoma o Ciudad con Estatuto de Autonomía.

Territorio	Beneficiarios (DGAC)	Población a 01-01-2020 (INE)	Ratio Subv.
Canarias	894.443	2.175.952	41,1%
Baleares	589.683	1.171.543	50,3%
Melilla	35.223	87.076	40,5%
Ceuta	19.108	84.202	22,7%

- Número de mujeres y hombres que han resultado beneficiarios.

561.205 mujeres, **553.808** hombres y **29.741** individuos de sexo desconocido fueron bonificados al viajar en avión.

9. Procedimiento de concesión:

Es una subvención de concesión directa por disposición legal. Según lo establecido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado y mediante el procedimiento recogido en la Disposición Adicional 13ª de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 y el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Las compañías aéreas deben aplicar el descuento a los beneficiarios en el momento de la compra del billete, por tanto, el pasajero no abona el importe bonificado a las compañías aéreas. Posteriormente, éstas lo reclaman a la DGAC dichas cantidades de bonificación, como órgano gestor de esta subvención.

Periódicamente, la compañía emisora del billete presenta los datos necesarios (en el llamado “fichero de vuelos”) ante la DGAC y, una vez realizadas las comprobaciones pertinentes, se liquidan los importes de estas subvenciones de acuerdo con los procedimientos establecidos. Todo este proceso, hasta que se produce el pago por el Tesoro, se tramita en el plazo de dos meses aproximadamente.

Bonificaciones al transporte aéreo de familias numerosas

1. Antecedentes:

El objeto de estas subvenciones al transporte aéreo de familias numerosas es facilitar la movilidad de las mismas, en aplicación de lo dispuesto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, en el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre y en la Orden FOM/3837/2006, de 28 de noviembre, por la que se establece el procedimiento de bonificación de las tarifas aéreas nacionales a los miembros de familias numerosas.

En cumplimiento de estas disposiciones el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana viene incluyendo en los PGE un crédito destinado a familias numerosas. El importe consignado en cada una de las partidas (años 2015 a 2018), se incluye en la siguiente tabla:

Descripción	PGE-2018	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015
Subvención para bonificaciones en billetes de transporte aéreo a familias numerosas.	4,45	4,45	1,23	1,10

Importes en millones de euros

Nota: Los créditos consignados en 2019 y 2020 son los mismos que en 2018, al prorrogarse los presupuestos.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte aéreo, en aras de la cohesión y vertebración territorial y la acción protectora dispensada al colectivo de las familias numerosas.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X							

Potenciar la acción protectora dispensada al colectivo de las familias numerosas, reduciendo sus costes de transporte aéreo en un 5% de las tarifas, si están clasificadas en la categoría general y, en un 10%, si lo están en la categoría especial.

4. Plazo necesario para su consecución:

Dado que la obligatoriedad de otorgar estas ayudas deriva de una Ley, no existe plazo definido.

Bonificaciones al transporte aéreo de familias numerosas

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 4,45 millones de euros, ejecutándose 2,6 millones.

El coste previsto en 2019 ascendió a 3 millones de euros ejecutándose prácticamente la totalidad (2.998.982,57 euros).

El coste en 2020 se acercó a los 2,5 millones de euros ejecutándose prácticamente la totalidad (2.459.095,98 euros).

La ejecución prevista para 2021 se espera cercana a los 3,1 millones de euros. En los PGE 2021 se contempla esta subvención en la aplicación presupuestaria 17.34.4410.487.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

7. Plan de acción:

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) actúa como órgano gestor de este tipo de subvenciones, de forma análoga al régimen de bonificaciones a residentes no peninsulares, las compañías aéreas actúan como entidades colaboradoras. Las compañías aplican la subvención en el momento de emisión del billete. Después, éstas liquidan con el órgano gestor que reintegra la bonificación previamente aplicada por las compañías aéreas a los pasajeros, una vez se ha hecho uso de los billetes bonificados.

La DGAC prosigue el plan de mejora continua del sistema de gestión y comprobación, con el objetivo de mejorar la eficiencia del sistema y garantizar el buen uso de estas ayudas.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Ejercicio 2018

- Nº de desplazamientos subvencionados: 709.255 vuelos de pasajeros miembros de familias numerosas.
- Totales y desglose por categoría de familia numerosa. Aumento del uso del transporte aéreo a familias numerosas:

2018 (Familias numerosas)				
	Beneficiarios	Pasajeros miembros de FN (vuelos)	Ejecutado	Bonificación media
General	163.711	640.237	2.111.362,12 €	3,30 €
Especial	19.501	69.018	488.637,88 €	7,08 €

Bonificaciones al transporte aéreo de familias numerosas

TOTAL	180.774	709.255	2.600.000,00 €	3,67 €
--------------	----------------	----------------	-----------------------	---------------

Ejercicio 2019

- Nº de desplazamientos subvencionados: 709.255 vuelos de pasajeros miembros de familias numerosas.
- Totales y desglose por categoría de familia numerosa. Aumento del uso del transporte aéreo a familias numerosas:

2019 (Familias numerosas)				
	Beneficiarios	Pasajeros miembros de FN (vuelos)	Ejecutado	Bonificación media
General	177.330	654.782	2.417.195,04 €	3,70 €
Especial	22.256	73.175	581.787,53 €	8,00 €
TOTAL	191.592	727.957	2.998.982,57 €	4,12 €

Ejercicio 2020

- Nº de desplazamientos subvencionados: 567.142 vuelos de pasajeros miembros de familias numerosas.
- Totales y desglose por categoría de familia numerosa. Aumento del uso del transporte aéreo a familias numerosas:

2020 (Familias numerosas)				
	Beneficiarios	Pasajeros miembros de FN (vuelos)	Ejecutado	Bonificación media
General	137.573	505.054	1.942.510,48 €	3,85 €
Especial	18.492	62.088	516.585,50 €	8,32 €
TOTAL	153.779	567.142	2.459.095,98 €	4,34 €

9. Procedimiento de concesión:

Es una subvención de concesión directa por disposición legal. El Reglamento de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, aprobado por el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, establece en su artículo 13 las bonificaciones que, por la utilización de transporte aéreo nacional, podrán disfrutar las familias numerosas que tengan reconocida oficialmente tal condición. La Orden FOM/3837/2006, de 28 de noviembre, establece el procedimiento de bonificación de las tarifas aéreas nacionales a los miembros de familias numerosas.

Las compañías aéreas deben aplicar el descuento a los beneficiarios en el momento de la compra del billete, por tanto, el pasajero no abona el importe bonificado a las compañías aéreas. Posteriormente, éstas lo reclaman a la DGAC dichas cantidades de bonificación, como órgano gestor de esta subvención.

Periódicamente, la compañía emisora del billete presenta los datos necesarios (en el llamado "fichero de vuelos") ante la DGAC y, una vez realizadas las comprobaciones pertinentes, se liquidan los importes de

Bonificaciones al transporte aéreo de familias numerosas

estas subvenciones de acuerdo con los procedimientos establecidos. Todo este proceso, hasta que se produce el pago por el Tesoro, se tramita en el plazo de dos meses aproximadamente.

Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.

1. Antecedentes:

Tiene por objetivo facilitar la movilidad de los ciudadanos 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.

La Disposición adicional décima tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, regula la bonificación en las tarifas de los servicios de transporte de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias, Islas Baleares y Ciudades de Ceuta y Melilla. Esta Ley fue modificada por la Disposición adicional centésima vigésima octava de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 incrementando los porcentajes de las bonificaciones para los trayectos interinsulares (que pasaron a ser por parte del Estado del 50%) y declaró ampliable estos conceptos.

La Ley de PGE 2018 incluyó una nueva disposición habilitando al Gobierno a elevar el porcentaje de bonificación en los viajes con la península al 75% respecto al 50% anteriormente vigente. Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2018, se ha autorizado el incremento de dicha bonificación, consolidándose dicho incremento mediante el Real Decreto 949/2018, de 27 de julio.

Finalmente, la Ley de PGE para 2021 ha establecido que cuando concurren los supuestos de acumulación en un mismo trayecto de varias bonificaciones compatibles, gestionadas por la Administración General del Estado, el porcentaje de bonificación total aplicable no podrá exceder en ningún caso del 85 por ciento de la tarifa del servicio regular de transporte.

En las siguientes tablas se incluye el resumen de las cantidades otorgadas en el periodo del PES 2015-2020, así como el número de viajeros beneficiados en el periodo:

Cantidades pagadas en los distintos ejercicios con cargo a los PGE (RESIDENTES):

Descripción	PGE 2020	PGE 2019	PGE 2018	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015
Canarias - península	7.104.865,33	7.925.700,18	3.917.256,37	3.406.179,82	3.209.360,53	3.076.778,99
Canarias interinsular	56.774.494,72	74.969.604,85	68.464.784,83	40.170.144,31	27.344.315,85	28.381.195,54
Baleares - península	31.919.141,77	29.650.666,56	16.272.492,33	13.151.693,09	13.772.698,27	12.924.205,25
Baleares interinsular	16.711.251,89	16.295.587,56	15.101.916,12	7.882.130,98	5.785.797,26	7.159.267,49

Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.

Ceuta península -	15.650.060,92	14.666.973,82	12.815.514,09	12.030.609,38	14.617.145,02	14.639.454,83
Melilla Península -	12.445.486,06	15.950.759,59	10.410.533,31	9.073.012,55	8.120.481,90	6.741.504,75
TOTAL (Importes en euros)	140.605.300,69	159.459.292,56	126.982.497,05	85.713.770,13	72.849.798,83	72.922.406,85

Número de viajes subvencionados (RESIDENTES):

Descripción	PGE 2020	PGE-2019	PGE-2018	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015
Canarias península -	32.413	44.966	38.929	38.375	36.524	35.250
Canarias interinsular	3.016.309	4.183.192	3.930.661	3.578.542	3.341.110	3.461.541
Baleares península -	486.208	515.477	465.685	389.288	379.483	347.593
Baleares interinsular	852.396	1.067.822	1.075.450	932.611	869.812	1.025.306
Ceuta - península	783.805	702.799	828.543	854.074	973.293	983.930
Melilla Península -	193.624	300.313	311.648	309.885	290.618	259.024
TOTAL embarques	5.364.755	6.814.569	6.650.916	6.102.775	5.890.840	6.112.644

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

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.

La competencia es la ordenación y control del tráfico marítimo y la ordenación del establecimiento y aplicación del régimen tarifario y de prestación de servicios marítimos, en aras de la cohesión y vertebración territorial.

Los beneficiarios son los ciudadanos españoles, de Estados Miembros de la Unión Europea (UE) y de los Estados firmantes del Espacio Económico Europeo (EEE) y Suiza, residentes en Baleares, Canarias, Ceuta o Melilla. A este colectivo se añaden, además, los familiares de miembros de la UE nacionales de terceros países y los extranjeros nacionales de terceros países que sean residentes de larga duración, todos ellos con la condición de residencia en nuestras regiones no peninsulares. Por último, los Diputados y Senadores electos por circunscripciones no peninsulares también se benefician de estas ayudas.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X							

Compensar el sobrecoste del transporte que deben afrontar los ciudadanos no peninsulares en sus traslados a la península por vía marítima, así como en sus traslados interinsulares.

Las bonificaciones aplicadas son las siguientes:

- El 75% del precio del billete marítimo de las conexiones con el resto del territorio nacional de los residentes en Canarias, Baleares Ceuta y Melilla.
- El 50% en las conexiones marítimas entre las diferentes islas, tanto en Canarias como en Baleares (en ambos casos el residente percibe una subvención total del 75%, es decir, un 50% aportado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y un 25% por la Comunidad Autónoma correspondiente).

De esta manera, se cumple con lo establecido en el artículo 138.1 de la Constitución Española garantizando la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de la misma, 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.

4. Plazo necesario para su consecución:

Dado que la obligatoriedad de otorgar estas ayudas deriva de una Ley, no existe plazo definido.

5. Costes previsibles para su realización:

Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 110,24 millones de euros, ejecutándose 126,98 millones, de los cuales 31,37 se destinaron a Baleares, 72,38 a Canarias y 23,23 a Ceuta y Melilla, dado el carácter de ampliables de los citados créditos.

La previsión para el ejercicio 2019 fue de 168 millones de euros, ejecutándose 159,47 millones, de los cuales 45,95 se destinaron a Baleares, 82,9 a Canarias y 14,67 a Ceuta y 15,95 a Melilla, resultando necesaria hacer uso del carácter de ampliable de los citados créditos.

La previsión para el ejercicio 2020 fue de 157 millones de euros, ejecutándose 140,6 millones de los cuales 48,6 se destinaron a Baleares, 63,90 a Canarias y 28,1 a Ceuta y Melilla.

La previsión presupuestaria para el ejercicio 2021 es de 141,74 millones de euros (50,73 corresponden a Baleares, 58,35 a Canarias y 32,66 para Ceuta y Melilla).

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante ampliaciones de crédito.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.32.441N 481.

7. Plan de acción:

La Dirección General de la Marina Mercante actúa como órgano gestor de estas bonificaciones en línea con lo establecido en la normativa reguladora, esto es, la Ley General de Subvenciones y el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre.

Las compañías navieras actúan como entidades colaboradoras y aplican la subvención en el momento de emisión del billete liquidando trimestralmente con el órgano gestor.

Se viene aplicando un plan de mejora de la verificación de las ayudas con el objetivo de mejorar la eficiencia del sistema y garantizar el buen uso de las mismas.

En la Dirección General de la Marina Mercante no existe una estructura orgánica para la gestión de estas ayudas y para mejorarla se ha propuesto la creación de una que dé soporte a las necesidades de verificación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Nº de viajes subvencionados y bonificaciones medias.
- Totales y desglose por mercados (canario, balear, ceutí y melillense).
- Porcentaje de distribución de beneficiarios entre mujeres y hombres.

Los indicadores en el ejercicio 2018 se resumen en la siguiente tabla:

Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.

SECTOR DE TRÁFICO	NUMERO DE VIAJES SUBVENCIONADOS	IMPORTE SUBVENCIONADO	BONIFICACIÓN MEDIA
Península Baleares	465.685	16.272.492,33 €	34,94
Interinsular Baleares	1.075.450	15.101.916,12 €	14,04
Península Canarias	38.929	3.917.256,37 €	100,62
Interinsular Canarias	3.930.661	68.464.784,83 €	17,42
Ceuta	828.543	12.815.514,09 €	15,46
Melilla	311.648	10.410.533,31 €	33,40
Total	6.650.916	126.982.497,05 €	

La distribución por sexos fue la siguiente:

Genero	Viajes Marítimos
Hombres	2.481.224
Mujeres	3.442.322

Los indicadores en el ejercicio 2019 se resumen en la siguiente tabla:

SECTOR DE TRÁFICO	NUMERO DE VIAJES SUBVENCIONADOS	IMPORTE SUBVENCIONADO	BONIFICACIÓN MEDIA
Península Baleares	515.477	29.650.666,56 €	57,52
Interinsular Baleares	1.067.822	16.295.587,56 €	15,26
Península Canarias	44.966	7.925.700,18 €	176,25
Interinsular Canarias	4.183.192	74.969.604,85 €	17,92
Ceuta	702.799	14.666.973,82 €	20,86
Melilla	300.313	15.950.759,59 €	53,11
Total	6.814.569	159.459.292,56 €	

La distribución por sexos fue la siguiente:

Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.

Genero	Porcentaje de Viajes Marítimos
Hombres	53%
Mujeres	47%

Y en el ejercicio 2020 han sido los siguientes:

SECTOR DE TRÁFICO	NUMERO DE VIAJES SUBVENCIONADOS	IMPORTE SUBVENCIONADO	BONIFICACIÓN MEDIA
Península Baleares	486.208	31.919.141,77 €	65,65
Interinsular Baleares	852.396	16.711.251,89 €	19,61
Península Canarias	32.413	7.104.865,33 €	219,20
Interinsular Canarias	3.016.309	56.774.494,72 €	18,82
Ceuta	783.805	15.650.060,92 €	19,97
Melilla	193.624	12.445.486,06 €	64,28
Total	5.364.755	140.605.300.69	

Con la distribución por sexos:

Genero	Porcentaje de Viajes Marítimos
Hombres	60%
Mujeres	40%

9. Procedimiento de concesión:

Se trata de subvenciones directas concedidas por Ley y su gestión se regula por el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, y por las Órdenes FOM 2554/2006, FOM 2427/2012 y FOM 1658/2015.

Las compañías navieras aplican la bonificación especificada en el apartado 2 en los billetes en el momento de la adquisición de los mismos y tras la comprobación de que el viajero cumple los requisitos para su obtención. Posteriormente las compañías liquidan, de manera trimestral, con el órgano gestor que es la Dirección General de la Marina Mercante.

Bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas.

1. Antecedentes:

La Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las familias numerosas, establece una serie de beneficios (que desarrolla el reglamento, aprobado por Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre) cuya finalidad es contribuir a promover las condiciones para que la igualdad de los miembros de las familias numerosas sea real y efectiva en el acceso y disfrute de los bienes económicos, sociales y culturales. Entre estos beneficios están las bonificaciones al transporte marítimo en las líneas regulares de cabotaje (entre puertos españoles). En la siguiente tabla se incluye el resumen de las cantidades otorgadas en el periodo del PES 2016-2019 y el número de embarques que han sido bonificados por este concepto:

Cantidades pagadas los distintos ejercicios con cargo a los PGE (Familias Numerosas):

Descripción	PGE-2020	PGE-2019	PGE-2018	PGE-2017	PGE-2016
Cantidades bonificadas a familias numerosas	8.951.682,05 €	9.170.467,08 €	10.009.821,13 €	10.454.983,59 €	12.290.771,29 €

Número de viajes subvencionados (Familias Numerosas):

Descripción	PGE-2020	PGE-2019	PGE-2018	PGE-2017	PGE-2016
Embarques bonificados a familias numerosas	710.417	735.024	792.268	750.091	853.802

Se trata de una subvención consolidada a lo largo de la historia, y goza de plena aceptación social.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación y control del tráfico marítimo y la ordenación del establecimiento y aplicación del régimen tarifario y de prestación de servicios marítimos.

Están dirigidos a todas las familias numerosas independientemente de su lugar de residencia, es decir, no es necesario ser residente en territorios españoles no peninsulares para acceder a esta bonificación.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X							

Bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas.

El objetivo es la bonificación en los billetes de transporte marítimo a miembros de familias numerosas.

Las bonificaciones aplicadas son las siguientes:

- Un 20% a los miembros de las familias numerosas de categoría general.
- Un 50% a los miembros de las familias numerosas en la categoría especial.

La bonificación se aplica sobre las tarifas por utilización de las líneas regulares de transporte marítimo de cabotaje. Estas líneas actualmente son, además de las líneas interinsulares, las que unen la península con: Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Adicionalmente, se aplican las mismas bonificaciones respecto del transporte de muebles y demás enseres por razón de cambio de domicilio, cuando se realice dentro de los trayectos especificados en el párrafo anterior.

La Constitución Española establece que los poderes públicos deben asegurar la protección social, económica y jurídica de la familia. En su artículo 9.2 establece el principio de igualdad material que ha llevado a la introducción de medidas correctoras para que los miembros de las familias numerosas no queden en situación de desventaja en lo que se refiere al acceso a los bienes económicos, culturales y sociales. En el marco de la regulación de la acción protectora de las familias numerosas por parte de las Administraciones Públicas se encuentra la compensación a las mismas por el uso de transporte marítimo, independientemente de su lugar de residencia.

4. Plazo necesario para su consecución:

Dado que la obligatoriedad de otorgar estas ayudas deriva de una Ley, no existe plazo definido.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 11,00 millones de euros, ejecutándose 10,01 millones.

El importe presupuestado para el ejercicio 2019, fue de 11,00 millones de euros, ejecutándose 9,17 millones.

El importe presupuestado para el ejercicio 2020, fue de 11,00 millones de euros, ejecutándose 8,95 millones.

La previsión presupuestaria para el ejercicio 2021 es de 10 millones de euros.

Bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas.**6. Fuentes de financiación:**

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.32.441N 484.

7. Plan de acción:

La Dirección General de la Marina Mercante actúa como órgano gestor de estas bonificaciones en línea con lo establecido en la normativa reguladora, esto es, la Ley General de Subvenciones y el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre. Se viene aplicando un plan de mejora de la verificación de las ayudas con el objetivo de mejorar la eficiencia del sistema y garantizar el buen uso de las mismas.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Importes destinados a la subvención de viajes de familias numerosas
- Número de viajes bonificados a miembros de familias numerosas.
- Porcentaje de distribución de beneficiarios entre mujeres y hombres.

En el ejercicio presupuestario de 2018 se han subvencionado 792.268 viajes a miembros de familias numerosas, por un importe total de 10.009.821,13 €

La distribución de beneficiarios según el género fue de 54% hombres y 46% mujeres.

En el ejercicio presupuestario de 2019 se han subvencionado 735.024 viajes a miembros de familias numerosas, por un importe total de 9.170.467,08 €

La distribución de beneficiarios según el género fue de 53% hombres y 47% mujeres.

En el ejercicio presupuestario de 2020 se han subvencionado 710.417 viajes a miembros de familias numerosas, por un importe total de 8.951.682,05 €

La distribución de beneficiarios según el género fue de 60 % hombres y 40 % mujeres.

9. Procedimiento de concesión:

Se trata de subvenciones directas concedidas por Ley, cuyo procedimiento de concesión se encuentra regulado en el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre. Se sigue el mismo procedimiento de inspección y control establecido en el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, para los residentes no peninsulares (Art. 12 del Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre) y por las Órdenes FOM 2554/2006 y FOM 2427/2012.

Las compañías navieras aplican la bonificación que corresponda, según lo enunciado en el punto 2, en los billetes en el momento de la adquisición de los mismos y tras la comprobación de que el viajero cumple los

Bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas.

requisitos para su obtención, quedándose con una fotocopia de la acreditación de familia numerosa. Posteriormente las compañías liquidan, de manera trimestral, con el órgano gestor que es la Dirección General de la Marina Mercante.

A transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

1. Antecedentes:

En el Plan Estratégico de Subvenciones 2014-2017 se otorgaron las siguientes ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonaron la actividad:

Año	Nº de Beneficiarios	Autorizaciones retiradas	Importe unitario (€)	Cuantía (€)
2.014	328	382	30.000	9.840.000
2.015	424	467	30.000	12.720.000
2.016	399	471	30.000	11.970.000
2.017	308	344	30.000	9.240.000

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte terrestre. La ayuda se dirige al sector del transporte por carretera.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X							

El sector del transporte terrestre se caracteriza por la existencia de un número importante de profesionales de edad elevada para este tipo de trabajo, así como de empresas de escasa dimensión con dificultades de financiación y carencia de recursos para el abandono de la actividad antes de cumplir 65 años. Esta situación plantea, además, un problema social grave ya que difícilmente podrían intervenir en procesos de concentración empresarial. Se hace, por tanto, necesario establecer un régimen de ayudas a los trabajadores del sector de edades comprendidas entre cincuenta y ocho y sesenta y cinco años con el fin de facilitar su jubilación.

A transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.**4. Plazo necesario para su consecución:**

La duración de esta línea de subvenciones se considera que debe mantenerse vigente durante un número de años que no puede determinarse de antemano pero que no debe ser, en principio, inferior a diez. Sólo sería aconsejable retirarlas una vez que se haya producido una modificación de la estructura del sector de manera que disminuya sensiblemente la atomización y disminuya, asimismo, la edad media de los transportistas autónomos.

5. Costes previsibles para su realización:

La cantidad necesaria para que un transportista abandone la actividad dependerá de su edad.

En los últimos años se están otorgando una media de 30.000 € y se están retirando del sector los mayores de 64 años.

De esta manera, en 2018 se asignó una dotación de 9.330.000 euros para este fin, repartida en 9.180.000€ para resolución de expedientes, y 150.000 para posibles estimaciones de recursos de reposición. En total se ha ejecutado un importe de 8.760.000 euros.

En 2019 se asignó una cuantía global de 9.240.000 euros, repartida en 9.090.000 euros para resolución de expedientes, y 150.000 euros para posibles estimaciones de recursos de reposición. En total se han ejecutado 8.910.000 euros.

En 2020 se asignó una dotación de 9.780.000 euros, repartida en 9.630.000 euros para resolución de expedientes, y 150.000 euros para posibles estimaciones de recursos de reposición. Se han ejecutado en total 9.360.000 euros, estando pendiente la ejecución de 90.000 euros adicionales.

En 2021 se asignan en total 9.690.000 euros, distribuidos en 9.540.000 euros para resolución de expedientes, y 150.000 euros para posibles estimaciones de recursos de reposición.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.453M.772.

7. Plan de acción:

Estas ayudas están reguladas mediante la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre (B.O.E. 30 de noviembre), modificada por la Orden FOM/2835/2012, de 17 noviembre (B.O.E. 1 de enero de 2013) y por

A transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

la Orden FOM/64/2017, de 30 de enero (B.O.E. de 2 de febrero) por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Para evaluar el cumplimiento de los objetivos de las ayudas, se evalúa el resultado de los siguientes parámetros:

2018

Indicador	Objetivo previsto 2018	Ejecución 2018
Nº de ayudas solicitadas	1.000	1.049
Control de la justificación exigida en las bases (nº de expedientes)	1.000	1.049
Nº de ayudas concedidas	300	306
Nº de ayudas no concedidas	700	743
Edad mínima de los beneficiarios	64	65
Nº de ayudas a transportistas con incapacidad permanente absoluta o total para el desempeño de la profesión de transportista	150	142

2019

Indicador	Objetivo previsto 2019	Ejecución 2019
Nº de ayudas solicitadas	1.000	1.057
Control de la justificación exigida en las bases (nº de expedientes)	1.000	1.057
Nº de ayudas concedidas	320	305
Nº de ayudas no concedidas	680	754
Edad mínima de los beneficiarios	64	66
Nº de ayudas a transportistas con incapacidad permanente absoluta o total para el desempeño de la profesión de transportista	150	150

2020

Indicador	Objetivo previsto 2020	Ejecución 2020	Objetivo previsto 2021
Nº de ayudas solicitadas	1.050	1.077	1.070
Control de la justificación exigida en las bases (nº de expedientes)	1.050	1.077	1.070

A transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

Nº de ayudas concedidas	322	322	320
Nº de ayudas no concedidas	750	756	750
Edad mínima de los beneficiarios	65	66	66
Nº de ayudas a transportistas con incapacidad permanente absoluta o total para el desempeño de la profesión de transportista	150	111	130

El grado de cumplimiento de los objetivos del Plan respecto de estas subvenciones se considera en estos momentos satisfactorio.

A largo plazo se evaluará la reducción de la atomización del sector considerando la evolución del número medio de autorizaciones que posee cada empresario autónomo.

9. Procedimiento de concesión:

Régimen de concurrencia competitiva.

Para el funcionamiento de las Autopistas del Mar entre España y Francia.

1. Antecedentes:

Se trata de una acción que encaja en la preservación del principio de movilidad sostenible que rige tanto la política nacional de transporte como la europea. El objetivo es encontrar una solución marítima a la movilidad de las mercancías en Europa excesivamente escorada hacia la carretera. La autopista del mar se ofrece como una solución que contribuye a lograr ese objetivo ya que en España es vital aliviar la acelerada congestión de los pasos por Irún y la Junquera. Las dos autopistas del mar fueron puestas en marcha con ayudas públicas: Gijón-Nantes para tráfico de todo tipo y Vigo-Nantes para tráfico no acompañado o carga pura.

En cuanto a la Autopista del Mar Gijón-Nantes es necesario mantener esta iniciativa ya que todavía está pendiente de liquidación, a falta de la revisión de una auditoría que ha realizado el Ministerio francés al beneficiario de la ayuda durante 2018, pendiente de que este Ministerio dé a conocer sus resultados. Con respecto a la Autopista del Mar Vigo-Nantes, es necesario su mantenimiento ya que el Convenio que la regula, suscrito el 28 de abril de 2009 y modificado posteriormente el 27 de noviembre de 2015 permanece en vigor hasta el año 2022, pese a haberse finalizado en 2019 el desembolso de las ayudas estatales previstas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Se trata de una acción que encaja en la preservación del principio de movilidad sostenible que rige tanto la política nacional de transporte como la europea. Dos autopistas del mar fueron puestas en marcha con ayudas públicas: Gijón-Nantes para tráfico de todo tipo y Vigo-Nantes para tráfico no acompañado o carga pura. Al ser ayudas dirigidas directamente al sector del transporte marítimo, éste es su beneficiario directo, aunque, por mor de la mayor pluralidad de opciones de transporte y también de la reducción de sus costes externos lograda, es la sociedad en su conjunto la principal beneficiaria.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X			X		X				

4. Plazo necesario para su consecución:

La autopista del mar Gijón-Nantes estuvo en servicio entre septiembre 2010 y septiembre de 2014, momento en que el naviero LD Lines decidió interrumpir de forma unilateral el servicio alegando su hipotética inviabilidad, lo que ha obligado a encargar por parte de los Estados una auditoría de cuyos resultados dependerá el cierre definitivo de su correspondiente Convenio. En la actualidad, tras un sondeo

Para el funcionamiento de las Autopistas del Mar entre España y Francia.

en profundidad del mercado, se está trabajando para recuperar el servicio con un nuevo naviero. Por su parte, la autopista del mar Vigo-Nantes arrancó en 2015 y su explotación a cargo del Grupo Suardiaz está resultando ser positiva. El Convenio que la rige expira a finales de 2022. Para ambas autopistas del mar, el plazo máximo de otorgamiento de ayudas es de 5 años, tras el cual el servicio debe mantenerse viable por sí solo en régimen de mercado.

5. Costes previsibles para su realización:

La autopista del mar Gijón-Nantes contó con una ayuda estatal total de 30 millones de euros (M€) (50% Estado francés/50% Estado español), de los que se dejaron de pagar 2,5 M€, pendientes del resultado de la auditoría encargada. Para hacer frente a dicho pago en la parte que corresponde al Estado español, se ha incluido en el Proyecto de PGE para este ejercicio, en la aplicación presupuestaria 17.20.451N.472, un crédito de 1.640.130 €. Esta autopista del mar, contó con una ayuda europea de 4 M€.

Por su parte, la autopista del mar Vigo-Nantes tiene una ayuda máxima estatal total de 23,8 M€ (50% Estado francés/50% Estado español), de las que se ha desembolsado todo el importe. Además, cuenta con ayudas europeas de 3 M€. En ambos casos, la ayuda máxima no supera el 35% de los costes operativos del servicio en 5 años.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 4,19 millones de euros, ejecutándose 2,55 millones.

El importe estimado en 2019 ascendió a 2.492.481,34 euros ejecutándose en su totalidad.

6. Fuentes de financiación.

Se trata de ayudas estatales sufragadas a partes iguales por los Estados español y francés, y complementadas por ayudas comunitarias, con cargo al Programa Marco Polo II.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.451N.472.

7. Plan de acción:

El impulso de las autopistas del mar emana de la incorporación de este concepto tanto en el Libro Blanco del Transporte a partir del 2001 como en la Red Transeuropea del Transporte (RTE-T) a partir del 2004. Los tráficos en los pasos de Irún y la Junquera han venido creciendo al 7% desde que entró en vigor el Tratado de Adhesión de España y Portugal a la entonces Comunidad Económica Europea, de manera que al llegar el año 2007 ya se sufrían intensidades medias diarias de entre 8.000 y 9.000 camiones. Justamente, el 18 de enero de ese mismo año se firmó un primer acuerdo internacional entre los Estados español y francés dirigido a promover tales Autopistas del Mar en el Atlántico. Aunque la crisis de los años 2008/09 supuso un desplome de tales tráficos, la realidad actual es que se han recuperado de nuevo los niveles de congestión de pre-crisis del 2008/09, hecho que ha llevado a seguir manteniendo vivos los esfuerzos por impulsar las autopistas del mar. A nivel nacional, están incorporadas en el PITVI y en la Estrategia Logística, de manera que, una vez culminada la fase de lanzamiento, se pueda seguir con otra fase de estímulo a la

Para el funcionamiento de las Autopistas del Mar entre España y Francia.

demanda tipo eco-bono italiano, esta vez con la involucración de varios países. A tal efecto, España ha liderado el proyecto de RTE-T denominado Med Atlantic Eco-bonus, junto a Francia, Portugal e Italia. En dicho proyecto, se ha elaborado una propuesta de posible esquema de incentivos a nivel UE, a ser cofinanciados entre la UE y los Estados Miembros promotores en cada caso. La propuesta se abre al impulso de servicios de transporte sostenible de mercancías con carácter general (artículo 32 del Reglamento (UE) N°1315/2013, de 11 de diciembre, de la RTE-t), lo que incluye no sólo a las Autopistas del Mar, sino a cualquier otro modo, como puede ser el ferrocarril. La característica principal del enfoque propuesto para estos esquemas es que el cálculo del incentivo se basa y debe ser proporcional al mérito socio-ambiental demostrado por una determinada acción adoptada en el seno de una cadena de transporte. Con ello se pretende estimular al mercado para que adopte aquellas decisiones que más pueden contribuir al objetivo de movilidad sostenible con especial atención a la descarbonización del transporte y a la reducción de la contaminación del aire, la congestión, la accidentalidad y el ruido. La propuesta responde a una filosofía de estímulo, no de compensación, con el fin de acelerar la consecución de objetivos socio-ambientales fijados por los Estados y los organismos internacionales, entre los que cabe destacar el Acuerdo de París en materia de reducción de gases de efecto invernadero.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se consideran dos indicadores de seguimiento claro para estas actuaciones, uno relacionado con la oferta y otro con la demanda. El relacionado con la oferta es el número de salidas semanales que ofrece el servicio, cuyo umbral mínimo es de 3, y el de la demanda es el tráfico anual medible en unidades rodadas equivalentes, cuyo umbral mínimo se fijó en 15.000 unidades para la autopista Gijón-Nantes y 25.000 para la de Vigo-Nantes.

En lo relativo a las frecuencias, el servicio Gijón-Nantes mantuvo las tres salidas semanales a lo largo de los cuatro años que estuvo en servicio, mientras que la de Vigo-Nantes ha ido escalando desde las 3 salidas semanales hasta las 5 que ofrece desde el mes de octubre del año 2017, al aprovechar una nueva línea Tánger-Vigo-Nantes abierta por el mismo Grupo Suardiaz.

En lo relativo a los tráficos, la tabla adjunta muestra valores anuales claramente superiores a los umbrales mínimos exigidos.

Autopista del Mar Gijón-Nantes (unidades equiv. transportadas)		Autopista del Mar Vigo-Nantes (unidades equiv. transportadas)	
Año	Valor	Año	Valor
2.010	2.058	2.015	24.578
2.011	20.862	2.016	29.377
2.012	20.369	2.017	31.492
2.013	22.262	2.018	27.566
2.014	12.746	2.019	28.662
		2.020	27.089

Para el funcionamiento de las Autopistas del Mar entre España y Francia.

Nota: Autopista del Mar Gijón-Nantes: 2010, 4 meses de actividad, y 2014, 10 meses de actividad (se exceptúan cabezas tractoras y plataformas MAFI).

La puesta en marcha de la Autopista del Mar Gijón-Nantes demostró que existe demanda más que suficiente para dicha línea, lo que permite albergar esperanzas de que en algún momento se pueda recuperar el servicio por parte de otro naviero. Por su parte, la Autopista del Mar Vigo-Nantes revela una evolución estable, con tendencia a la baja escorada hacia los tráficos correspondientes al contrato con GEFCO/PSA, manteniéndose en todo caso superior al umbral fijado. Ambas pueden coexistir juntas puesto que los estudios de mercado revelan que hay mercado potencial suficiente para ambas y, aunque puedan competir por ciertos tráficos en territorios compartidos, no cabe duda de que su especialización les permite posicionarse adecuadamente en condiciones de viabilidad.

9. Procedimiento de concesión:

Se trata de una subvención directa, de las previstas en el artículo 22.2 b) de la Ley 38/2003, cuyo otorgamiento viene impuesto por el Tratado Internacional “Acuerdo entre el Reino de España y la República Francesa sobre la selección, puesta en marcha y financiación de dos proyectos de autopistas del mar entre España y Francia en la Fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte, hecho en Madrid el 28 de abril y 10 de noviembre de 2009”, publicado en el Boletín Oficial del Estado el 4 de junio de 2010.

La selección de los beneficiarios se realizó mediante un concurso celebrado en abril de 2007 por los Estados español y francés. Era un concurso sin predeterminación de puertos, y finalmente los beneficiarios seleccionados se constituyeron ad hoc bajo las siguientes denominaciones: GLD-Atlantique – a cargo de la autopista del mar Gijón-Nantes - y Suardiaz Atlántica – a cargo de la autopista del mar Vigo-Nantes -. Ambas empresas cuentan en su capital con una participación muy importante de navieras – LD Lines y Grupo Suardiaz, respectivamente - y también, en mucha menor medida, de las Autoridades Portuarias implicadas. En abril de 2009 se celebraron sendos Convenios suscritos entre los Estados español y francés y dichas empresas para regular el funcionamiento de las respectivas Autopistas del Mar a su cargo. Previo a su puesta en servicio, además de todos los requisitos fiscales y presupuestarios en ambos Estados, hubo que lograr la subvención del Programa Marco Polo II y posteriormente la autorización de ayuda estatal, hecho que se logró en enero de 2010 para la autopista del mar Gijón-Nantes y en septiembre de 2015 para la autopista del mar Vigo-Nantes.

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5

1. Antecedentes:

El GTMO 5+5 es el grupo de cooperación de los Ministerios de Transporte del Mediterráneo Occidental. El CETMO ejerce de Secretariado técnico del GTMO 5+5 por mandato del Protocolo de cooperación del GTMO 5+5 firmado en 2007 por los Ministros de Transporte de la región (Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez).

El 19 de abril de 1985 el entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Cataluña suscribieron un convenio para el establecimiento de un Centro de Estudios para los Transportes en el Mediterráneo Occidental. El posterior Decreto 177/1985 de la Generalitat de Cataluña, de 23 de mayo, hizo posible la creación del Servicio de Colaboración con el Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental (CETMO), que permitió costear y poner a disposición del CETMO la oficina administrativa, medios técnicos y personal básicos para iniciar la realización de sus labores y objetivos.

Posteriormente, el 21 de abril de 1988, las principales organizaciones y asociaciones profesionales representativas del transporte español sumaron esfuerzos con las administraciones para apoyar e impulsar las actividades del CETMO, en su papel de organismo básico para la cooperación en materia de transportes en el Mediterráneo, dotándolo de personalidad jurídica propia, mediante una fundación privada sin ánimo de lucro.

El GTMO 5+5, que se engloba en un instrumento de cooperación mucho más amplio entre los países del Diálogo 5+5, reviste un carácter fundamental y estratégico para España, y tiene el objetivo de avanzar en la cooperación regional en materia de transportes en el Mediterráneo Occidental y contribuir al proceso de asociación euromediterránea.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general de los transportes. Las ayudas van dirigidas al Programa de cooperación euromediterránea en el ámbito del.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X					X			

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5

Contribuir a la financiación del secretariado técnico del Grupo de Ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental (GTMO 5+5). El GTMO 5+5 es el grupo de cooperación de los Ministerios de Transporte del Mediterráneo Occidental.

La subvención concedida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes Ministerio de Fomento) a la Fundación CETMO en los años 2014 a 2020 sirvió para la realización de las actividades correspondientes a la secretaría técnica del GTMO 5+5 y para el apoyo a la ejecución de los programas de trabajo del GTMO 5+5 para el período 2014-2018 y para el período 2019-2020, de acuerdo con las conclusiones de las Conferencias de Ministros, celebradas en 2014 y 2018, respectivamente. La Conferencia de Ministros de 2014 se celebró en Portugal y participó la Ministra de Fomento en representación de España. En la siguiente Conferencia de Ministros, celebrada en diciembre de 2018 en Mauritania, se produjo el traslado de la presidencia de Portugal a Mauritania, y se aprobó el nuevo programa de trabajo que está actualmente en vigor. A la citada Conferencia de Ministros asistió, en representación de España, el embajador español en Mauritania.

4. Plazo necesario para su consecución:

La labor del secretariado técnico es continua a lo largo del año y permanente, asociada a la existencia del GTMO 5+5.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe de subvención presupuestado para los ejercicios 2018, 2019 y 2020 para el secretariado técnico del GTMO 5+5 fue de 50.000 € cada año, ejecutándose en su totalidad.

En los años 2019 y 2020, los costes de las actividades llevadas a cabo para este fin por el CETMO en esos años fueron superiores al importe de la subvención. La diferencia fue cubierta con recursos propios de la Fundación CETMO. En el año 2021 se incluye una subvención de 50.000 € para este fin en los Presupuestos Generales del Estado.

6. Fuentes de financiación:

Las actividades del secretariado técnico del GTMO 5+5 se financian por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. A partir del año 2021 estas actividades podrían contar adicionalmente con financiación procedente de otros Estados.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.451N.489.

7. Plan de acción:

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5

Las actividades a llevar a cabo por el destinatario de la subvención, son aquéllas que se requieran en su papel de secretariado técnico del GTMO5+5, incluyendo:

- La preparación, ejecución y seguimiento del programa de trabajo del GTMO5+5 siguiendo las conclusiones de las Conferencias de Ministros que se celebran generalmente cada dos años.
- La organización, coordinación, convocatoria y seguimiento de las reuniones necesarias en el ámbito del GTMO.
- El seguimiento de las reuniones internacionales directamente relacionadas con la cooperación euromediterránea en el ámbito del transporte.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Con carácter previo al pago de la subvención, la División de Estudios y Tecnología del Transporte de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hace un seguimiento de la realización de la actividad, así como el cumplimiento de los requisitos y condiciones que determinan la concesión o disfrute de la ayuda.

2018

- Actividades generales propias del Secretariado, como las correspondientes al contacto con los ministerios de los países de la región, preparación de las reuniones de trabajo del grupo de expertos del GTMO 5+5, preparación de las reuniones de Ministros, documentación, informes de seguimiento, elaboración de la planificación, impulso de las conclusiones de las reuniones ministeriales, etc.

Realizado. A lo largo del 2018 se han realizado 2 reuniones del grupo de expertos del GTMO 5+5; 1 reunión de ministros del GTMO 5+5; 1 visita a Mauritania para preparar la conferencia de ministros del GTMO 5+5 y actualizar sus intereses y preocupaciones en el ámbito de la cooperación regional en transporte; 1 visita a Túnez, Argelia, Marruecos, Francia, Madrid, Portugal, Italia y Malta para actualizar sus intereses y preocupaciones en el ámbito de la cooperación regional en transporte y se ha elaborado 1 documento de balance de las actividades de la presidencia portuguesa del GTMO 5+5 y 1 borrador de conclusiones de la conferencia de ministros.

- Elaboración del Plan de Trabajo, documentos técnicos e informes en desarrollo de las conclusiones aprobadas en las reuniones de Ministros de Transportes del GTMO 5+5. Realizado. A lo largo del 2018 se ha organizado 2 seminarios (1 sobre los PPP y otros métodos de financiación y 1 sobre la integración en el ámbito del transporte y la logística en el Mediterráneo occidental). También se han realizado 2 documentos para definir las líneas de

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5

trabajo de la presidencia mauritana: “El GTMO 5+5 y sus futuras áreas de interés” y “Propuesta de actividades de interés común a desarrollar durante la presidencia mauritana”.

- Definición y actualización de la red multimodal del GTMO 5+5, a imagen y semejanza del ejercicio de la Unión Europea de actualización de su política sobre la red transeuropea de transporte, lo que permite estudiar las conexiones entre la red europea y la red magrebí. La CE ha requerido la colaboración del GTMO 5+5 para definir la red transmediterránea de transporte. Esta es una actividad permanente del CETMO como secretaria técnica del GTMO 5+5.

Sí, realizado.

- Participación en las reuniones de cooperación euromediterránea en transportes y de otras iniciativas internacionales relacionadas, particularmente las vinculadas a la Unión para el Mediterráneo.

Realizado. A lo largo del 2018 se ha participado en 4 reuniones de cooperación euromediterránea (Adhoc SOM Transportes UpM, WG Land Transport, SAFEMED, MEDSTAT), 2 reuniones en el marco de la UpM (1 sobre seguridad viaria organizada durante la cumbre anual de la ITF y 1 sobre intermodalidad y conectividad), 3 reuniones en el marco de UNECE (1 sesión anual del Comité de Transporte Interior, 1 sobre tendencias y economía del transporte y 1 sobre transporte y logística intermodal) y 1 reunión en el marco de la ESCWA sobre corredores en la región árabe.

- Mantenimiento de una base de datos sobre los flujos completos de comercio exterior de los países del GTMO 5+5 y del resto de países no europeos del Mediterráneo, y de un sistema de información geográfica con las infraestructuras de la región.

Sí, realizado.

2019

- Elaboración del Plan de Trabajo.

Realizado. Se ha elaborado el programa de trabajo 2019-2020 estructurado en 4 líneas de actividades: actividades de base, actividades Infografía sobre la situación del corredor multimodal transmagrebí, sus flujos principales y sus oportunidades de profundización, actividades de interés común, y actividades de geometría variable.

- Ejecución y seguimiento del programa de trabajo.

Realizado. Se ha preparado una infografía sobre la situación del corredor multimodal transmagrebí, sus flujos principales y sus oportunidades, se ha elaborado una base de datos sobre terminales portuarias en el Mediterráneo occidental, se ha co-organizado una jornada sobre “Colaboración público-privada para la movilidad de las personas”, se ha desarrollado un documento sobre iniciativas de seguridad vial en el Mediterráneo occidental, y se ha elaborado

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5

un documento sobre la Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible en el marco del GTMO 5+5”.

- Organización, coordinación, convocatoria y seguimiento de las reuniones necesarias en el ámbito del GTMO 5+5, tanto en lo que se refiere a las conferencias de Ministros como a las reuniones de los grupos de expertos de sus Estados Miembros.

Realizado. A lo largo del 2019 se han realizado 2 reuniones del grupo de expertos del GTMO 5+5.

- Seguimiento de las reuniones internacionales directamente relacionadas con la cooperación euromediterránea en el ámbito del transporte.

Realizado. Participación en reuniones de la Unión por el Mediterráneo, correspondientes a los grupos de trabajo de transporte aéreo, de transporte marítimo y logística, de transporte terrestre, Comité de financiación y sesión plenaria de la Plataforma Regional para la Conectividad del Transporte de la UpM, contribución en la evaluación sobre la implementación del Plan de acción regional de Transportes para la región mediterránea (PART 2014-2020), participación en la 81ª sesión del ITC de Naciones Unidas, participación en la 32ª sesión del Grupo de trabajo sobre tendencias y economía de Naciones Unidas, seguimiento de la actividad de la Unión del Maghreb Árabe (UMA) en el ámbito del transporte, seguimiento de la iniciativa “Cumbre de las dos orillas, foro del Mediterráneo”, y seguimiento de la iniciativa WestMed.

2020

- Ejecución y seguimiento del programa de trabajo.

Realizado. Se ha elaborado un plan de acción para el desarrollo del eje ferroviario transmagrebí, se ha preparado toda la documentación para la organización de una jornada de trabajo sobre el corredor transmagrebí (pospuesta al 2021 por la COVID-19), se ha concebido una nueva iniciativa sobre el impacto de la COVID-19 en los futuros escenarios del sector del transporte y la logística en el Mediterráneo con la correspondiente documentación de desarrollo (nota conceptual, síntesis, argumentario, definición de subtemáticas, actores a implicar, establecimiento de un comité editorial, directrices para la sumisión y publicación de artículos, documento de cesión de derechos de autor, acuerdo de cesión de derechos entre CETMO e IEMed).

- Organización, coordinación, convocatoria y seguimiento de las reuniones necesarias en el ámbito del GTMO 5+5, tanto en lo que se refiere a las conferencias de Ministros como a las reuniones de los grupos de expertos de sus Estados Miembros.

Realizado. A lo largo del 2020 se ha realizado 1 reunión del grupo de expertos del GTMO 5+5.

- Seguimiento de las reuniones internacionales directamente relacionadas con la cooperación euromediterránea en el ámbito del transporte.

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5

Realizado. Participación en reuniones en el marco del Inland Transport Committee de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas, más concretamente la 82ª sesión del ITC, la reunión virtual de los amigos del WP24 sobre los impactos de la COVID-19 en el transporte intermodal y la logística, y la 33ª sesión del Grupo de trabajo sobre tendencias y economía del transporte (WP5); participación en el seminario web coorganizado por la Unión por el Mediterráneo y la asociación MEDPorts “Impacto de la pandemia COVID-19 sobre los puertos y el transporte marítimo en la región mediterránea”; seguimiento de la iniciativa WestMed en el ámbito nacional participando en la reunión informativa del Grupo técnico nacional en transporte marítimo sostenible del Mecanismo de asistencia de la iniciativa Westmed, y en el ámbito regional participando en la Segunda reunión virtual del grupo técnico WestMed sobre transporte sostenible / green shipping y en la reunión Plan de acción del grupo técnico WestMed sobre transporte sostenible / green shipping; y participación en el seminario “Repensando la resiliencia urbana en el Mediterráneo post-COVID-19” dentro del ciclo “Diálogos del Mediterráneo +25”.

•

9. Procedimiento de concesión:

La subvención a la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5 es una subvención nominativa que se recoge en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año. En los años 2019 y 2020, al encontrarse los presupuestos prorrogados y tratarse de una actuación de interés público, se aprobaron sendos Reales Decretos para la concesión directa de la subvención.

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Observatorio de la Digitalización del Transporte

1. Antecedentes:

El 19 de abril de 1985 el entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Cataluña suscribieron un convenio para el establecimiento de un Centro de Estudios para los Transportes en el Mediterráneo Occidental. El posterior Decreto 177/1985 de la Generalitat de Cataluña, de 23 de mayo, hizo posible la creación del Servicio de Colaboración con el Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental (CETMO), que permitió costear y poner a disposición del CETMO la oficina administrativa, medios técnicos y personal básicos para iniciar la realización de sus labores y objetivos.

Posteriormente, el 21 de abril de 1988, las principales organizaciones y asociaciones profesionales representativas del transporte español sumaron esfuerzos con las administraciones para apoyar e impulsar las actividades del CETMO, en su papel de organismo básico para la cooperación en materia de transportes en el Mediterráneo, dotándolo de personalidad jurídica propia, mediante una fundación privada sin ánimo de lucro.

El CETMO tiene como misión fundamental la cooperación para la mejora de las condiciones del transporte en la región mediterránea, mediante el estudio de las infraestructuras, de los flujos y de la legislación del transporte, así como el desarrollo de iniciativas para facilitar los intercambios comerciales y los movimientos de personas de una forma segura, eficiente y sostenible, en particular medioambientalmente, que propicien el desarrollo socioeconómico de la región y de sus pueblos.

En este ámbito y en el marco de la relevancia de las nuevas tecnologías en el transporte, el CETMO está trabajando en el desarrollo del Observatorio de la Digitalización del Transporte, que se basa en la creación de una red de conocimiento sobre las tendencias actuales y futuras en la digitalización del transporte. El enfoque de este Observatorio se plantea en un ámbito más amplio que el meramente nacional.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la relativa a nuevas tecnologías en transporte y movilidad. Las ayudas van dirigidas al Observatorio de la Digitalización del Transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X			

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Observatorio de la Digitalización del Transporte

Esta línea está destinada a la subvención de la actividad que el CETMO está desarrollando en relación a la creación de un Observatorio de la Digitalización del Transporte. Este observatorio se basa en la creación de una red de conocimiento sobre las tendencias actuales y futuras en la digitalización del transporte, materializándose posteriormente en la producción de documentos en áreas específicas del transporte y en su difusión. La voluntad de este Observatorio es ser el punto de encuentro entre las innovaciones en digitalización del transporte, la sociedad civil y sus intereses y las administraciones públicas y sus políticas.

Es por tanto una actividad de innegable interés público cuyo soporte público permitirá seguir el ritmo de las disrupciones tecnológicas del sector y anticipar las acciones necesarias para su adaptación.

4. Plazo necesario para su consecución:

Está previsto que el Observatorio desarrolle su actividad en un primer período de tres años, que podría continuar posteriormente en función de la evaluación de su funcionamiento.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe de subvención previsto para 2021 asciende a 20.000 €.

6. Fuentes de financiación:

En el caso de las actividades del Observatorio de la Digitalización del Transporte se prevé, además de la financiación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, otras fuentes de financiación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.451N.489.

7. Plan de acción:

El destinatario de la subvención debe llevar a cabo las siguientes actividades:

- Crear una base de datos de experiencias y actores relevantes relacionados con la transformación digital del transporte.
- Producción de documentos fruto de los dos puntos anteriores en áreas específicas del transporte.
- Actividades de divulgación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La División de Estudios y Tecnología del Transporte de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hará un seguimiento de la realización de la actividad, así como el cumplimiento de los requisitos y condiciones que determinan la concesión o disfrute de la ayuda, conforme a los siguientes indicadores:

- Documentos producidos y bases de datos creadas.

A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Observatorio de la Digitalización del Transporte

- Actividades de divulgación realizadas.

9. Procedimiento de concesión:

La subvención es una subvención nominativa que se recoge en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021.

Al Cabildo de Gran Canaria para un programa de actuaciones y equipamientos para el desarrollo de nuevas actividades y favorecer la innovación empresarial en el ámbito portuario y marítimo.

1. Antecedentes:

La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 recoge entre las partidas a gestionar por la entonces Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda dentro del Capítulo 7, Artículo 76 “A Entidades Locales” el Concepto 760 “Al Cabildo de Gran Canaria para un programa de actuaciones y equipamientos para el desarrollo de nuevas actividades y favorecer la innovación empresarial en el ámbito portuario y marítimo” por importe de 500.000,00 euros.

En fecha 23 de noviembre de 2018 se acordó por el Secretario de Estado conceder una subvención nominativa al Cabildo Insular de Gran Canaria por importe de quinientos mil euros (500.000,00 €) con cargo a la partida 17.20.451N.760 de los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2018.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

El objeto que tiene la concesión de esta subvención nominativa es la ejecución de un programa de actuaciones y equipamientos para el desarrollo de nuevas actividades y favorecer la innovación empresarial en el ámbito portuario y marítimo en Gran Canaria.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X					X	X					

4. Plazo necesario para su consecución:

El plazo máximo para la realización de las actuaciones descritas es de tres años a contar desde la aceptación de la misma por el Cabildo de Gran Canaria.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, es de quinientos mil euros (500.000,00 €) con cargo a la partida 17.20.451N.760 de los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2018.

Esta subvención solamente se ejecuta en el año 2018 y no tiene más continuidad.

Al Cabildo de Gran Canaria para un programa de actuaciones y equipamientos para el desarrollo de nuevas actividades y favorecer la innovación empresarial en el ámbito portuario y marítimo.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, si bien la Resolución de concesión establece la compatibilidad de la misma con cualesquiera otras actuaciones del beneficiario, subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.20.451N.760.

7. Plan de acción:

El Cabildo de Gran Canaria, como beneficiaria de la subvención, deberá:

- a) Realizar los estudios, anteproyectos y proyectos técnicos necesarios para la construcción de una incubadora empresarial y un centro educativo de formación profesional para actividades vinculadas a las actividades portuarias y marítimas en Las Palmas de Gran Canaria. Las actuaciones mencionadas podrán llevarse a cabo bien directamente por el Cabildo, bien por sociedades mercantiles dependientes del mismo.
- b) Cofinanciar la construcción de las edificaciones y equipamientos destinados a la incubadora empresarial y al centro educativo de formación profesional para actividades vinculadas a las actividades portuarias y marítimas en Las Palmas de Gran Canaria.
- c) Suscribir los acuerdos o convenios que sean precisos para la realización de las actuaciones anteriores.

El 14 de octubre de 2019 se constituyó la comisión de seguimiento y control de la ejecución de esta subvención prevista en la Resolución de concesión, formada por dos representantes del Cabildo de Gran Canaria y dos representantes de la Secretaría de Estado. En ese mismo acto de constitución se celebró la primera reunión de la comisión.

El 17 de noviembre de 2020 se ha realizado una reunión de seguimiento de ejecución de las actuaciones ligadas a la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Junto a la comisión de seguimiento y control de la ejecución de la Subvención ya mencionada, la Resolución por la que se concede señala que el Cabildo de Gran Canaria justificará el cumplimiento de las condiciones impuestas y la consecución del objeto de la subvención mediante la presentación de una cuenta justificativa que contendrá la siguiente documentación:

- a) Memoria descriptiva de las actividades realizadas, que deberá incluir las medidas adoptadas para garantizar la publicidad de la financiación del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).
- b) Memoria económica de los gastos efectuados con cargo a la subvención concedida.

Al Cabildo de Gran Canaria para un programa de actuaciones y equipamientos para el desarrollo de nuevas actividades y favorecer la innovación empresarial en el ámbito portuario y marítimo.

- c) Una relación detallada de otros ingresos o subvenciones que hayan financiado la actividad subvencionada con indicación del importe y su procedencia.
- d) Relación detallada de los documentos justificativos de cada gasto, que deberá incluir importes, fechas de gasto y pago, concepto y proveedor o destinatario.
- e) Indicación del lugar y el órgano de custodia de la documentación justificativa original.

9. Procedimiento de concesión:

La Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, establece en su artículo 22.2 a) respecto a los procedimientos de concesión de las subvenciones, que podrán concederse de forma directa las subvenciones previstas nominativamente en los Presupuestos Generales del Estado, en los términos recogidos en los convenios y en la normativa reguladora de estas subvenciones, como es el caso de la presente subvención.

Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (Actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)

1. Antecedentes:

Las Asociaciones profesionales de transportistas y de empresas auxiliares y complementarias del transporte por carretera y, en su caso, las Federaciones y Confederaciones en las que éstas se integren, constituyen el principal activo del que dispone la Administración como colaboradoras en las labores de ordenación y mejora del sector del transporte terrestre.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) prevé las distintas formas de colaboración de estas Asociaciones con la propia Administración, creando el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) como cauce de participación integrada del sector del transporte en todas aquellas actuaciones que, afectándole de forma general, tengan una importante incidencia en el mismo.

En este sentido, los artículos 57 a 59 de la LOTT, los concordantes artículos 54 a 60 de su Reglamento de desarrollo (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre y la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo de 2005 (publicado en el BOE de 17 de mayo), regulan el Comité Nacional del Transporte por Carretera, así como el procedimiento para que las precitadas Asociaciones formen parte del mismo.

Para el apoyo en el cumplimiento de sus funciones, se recoge esta partida en los PGE, cuyo abono se realiza trimestralmente.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte terrestre. La ayuda se dirige al sector del transporte por carretera.

La Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), concretamente en su artículo 58, define el Comité Nacional de Transportes por Carretera como una entidad corporativa de base privada, dotada de personalidad jurídica e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera. Como objeto fundamental de su actividad, dice expresamente, orientará y armonizará los criterios de las distintas profesiones y sectores del transporte y será el cauce de participación integrada en el sector.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X		X			X			

Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (Actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)

Con objeto de que el Comité Nacional de Transportes por Carretera pueda desarrollar sus actividades, detalladas en el apartado anterior, y continuar con su estrecha colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el cumplimiento de sus fines, se hace necesario dotarla de los recursos financieros adecuados.

4. Plazo necesario para su consecución:

En principio, se prevé integrar en los presupuestos anuales una dotación presupuestaria con carácter indefinido, en tanto en cuanto el Comité siga desarrollando las funciones descritas.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado ascendió, durante los ejercicios 2018, 2019 y 2020 a la cantidad de 80.000 €, habiendo sido ejecutado al completo en dichos años. Durante el ejercicio 2021 se prevé mantener esa misma cuantía de 80.000 €.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.453M.480.

7. Plan de acción:

El Reglamento de desarrollo de la citada Ley (Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres-ROTT), en su artículo 56 enumera las funciones del Comité Nacional:

- a) Colaborar en las funciones de gestión y trámite propias de la Administración de transporte, que, en su caso, ésta les encomiende, entre las cuales podrán incluirse la preparación de escritos y expedientes y la compulsión de documentos.
- b) Suprimida por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.
- c) Participar en los órganos consultivos o de asesoramiento que se constituyan por la Administración para asuntos relacionados con el transporte, y, especialmente, en el Comité Nacional de Transportes por Carretera.
- d) Acreditar ante la Administración de transportes el cumplimiento por parte de sus socios de los requisitos o circunstancias que aquélla expresamente prevea.
- e) Ser consultadas directamente por la Administración y participar en el procedimiento de elaboración de proyectos normativos y de adopción de acuerdos administrativos cuando expresamente se las requiera a tal efecto.

Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (Actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)

- f) Promover iniciativas normativas, planificadoras, de inspección, o de otro tipo, ante la Administración, tendentes a la mejor ordenación del transporte.

Esta ayuda se concede para el desempeño de las funciones enumeradas.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Dada la estrecha colaboración entre la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el CNTC, existe un seguimiento permanente (reuniones periódicas) de las tareas asignadas. Por ello, se establecen los siguientes objetivos a lograr en función del Departamento del Comité considerado:

2018

Indicador	Objetivo previsto 2018	Ejecución 2018
Nº de reuniones celebradas por el pleno	12	11
Nº de escritos e informes emitidos	60	50
Indicador	Objetivo previsto 2018	Ejecución 2018
Nº de reuniones celebradas por el pleno	4	4
Nº de escritos e informes emitidos	60	34

2019

Indicador	Objetivo previsto 2019	Ejecución 2019
Nº de reuniones celebradas por el pleno	12	9
Nº de escritos e informes emitidos	60	62
Indicador	Objetivo previsto 2019	Ejecución 2019
Nº de reuniones celebradas por el pleno	4	2
Nº de escritos e informes emitidos	60	19

2020

Departamento de Mercancías			
Indicador	Objetivo previsto 2020	Ejecución 2020	Objetivo previsto 2021
Nº de reuniones celebradas por el pleno	12	9	12
Nº de escritos e informes emitidos	60	60	60
Departamento de Viajeros			
Indicador	Objetivo previsto 2020	Ejecución 2020	Objetivo previsto 2021
Nº de reuniones celebradas por el pleno	4	3	4
Nº de escritos e informes emitidos	60	149	60

Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (Actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)

El Departamento de Mercancías cumple los objetivos de manera moderadamente satisfactoria. En el caso del Departamento de Viajeros, ha mejorado bastante sus resultados, por lo que la evolución es también satisfactoria.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención de concesión directa nominativa.

Ayudas destinadas a incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías

1. Antecedentes:

Estas ayudas se encuentran en fase de estudio, cuya previsión de inicio era en 2018, por lo que no existen antecedentes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte ferroviario.

Es intención del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establecer un plan de ayudas compatible con la legislación comunitaria destinado a incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías que se situará en el entorno de los 25 millones de euros al año durante un periodo de 5 años.

El importe de dichas ayudas, en principio, sería del 50% de los costes externos evitados por el ferrocarril de mercancías, con el límite del 30% de los costes totales del sistema.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
							X				

- Reducción de externalidades negativas del transporte de mercancías
- Incremento de la cuota modal del ferrocarril.

4. Plazo necesario para su consecución:

Se está trabajando actualmente en el plan, cuya tramitación requiere:

- Verificación de la compatibilidad con el Tratado de Funcionamiento la Unión Europea (ayudas de estado) por parte de la Comisión Europea
- Aprobación por Real Decreto de las bases reguladoras
- Convocatoria pública.

5. Costes previsibles para su realización:

El presupuesto previsto se situaría en el entorno de los 25 millones de euros al año durante un periodo de 5 años. En el presupuesto de 2018 y de 2019 se recogía un importe global de 10.000 euros, si bien no pudo ser ejecutado por no disponer del Real Decreto que aprueba las bases reguladoras.

Ayudas destinadas a incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías

El importe estimado para 2020 asciende a 5.000.000, quedando condicionado a la aprobación de la correspondiente modificación presupuestaria.

6. Fuentes de financiación.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.441M.449 y 17.39.441M.479.

7. Plan de acción:

De acuerdo con las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte por ferrocarril, serían compatibles con el Tratado ayudas por importe del 50% de los costes externos evitados por el ferrocarril de mercancías, con el límite del 30% de los costes totales del sistema.

La propuesta de ayudas para incentivar el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías ascendería a 25 millones/año por un periodo de 5 años, con el siguiente desglose preliminar:

- Hasta 2,5 millones de euros para financiar cánones ferroviarios.
- Hasta 11,25 millones para financiar al conjunto de empresas ferroviarias.
- Hasta 11,25 millones a operadores logísticos intermodales.

abonando un total de 2,25 euros por cada 1.000 toneladas-km transportadas por ferrocarril (según los primeros cálculos preliminares), de los cuáles un 55% (aprox) del importe de las ayudas irá destinado a los operadores ferroviarios y el resto a cargadores y operadores logísticos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Durante 2018 y 2019 no fue posible convocar las ayudas. En función del presupuesto disponible en el momento en que se convoquen se ajustarán los objetivos a alcanzar sobre los siguientes indicadores:

- Nº empresas receptoras de la subvención
- Importe total
- Importe medio por empresa
- Toneladas de mercancía movidas

9. Procedimiento de concesión:

Se prevé que se realice mediante procedimiento de concurrencia competitiva.

A la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

1. Antecedentes:

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) es una Fundación del Sector Público Estatal, creada en 1985, con personalidad jurídica propia, que se rige por la Ley 50/2002 de 26 de diciembre, de Fundaciones y por la Ley 40/2015, de 1 de Octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, de ámbito estatal, y por sus actuales Estatutos, aprobados por acuerdo de su Patronato en sesión celebrada el 22 de junio de 2011, protocolizados el 4 de noviembre de 2011 ante el Notario de Madrid, D. José Manuel Senante Romero, bajo el nº 2.312 de su protocolo.

Los fines fundamentales de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles son la conservación del patrimonio histórico y cultural ferroviario, el fomento del conocimiento y la utilización del ferrocarril por parte de la sociedad, el estudio, la investigación y la formación especializada sobre el ferrocarril, la divulgación de la actualidad ferroviaria a través de publicaciones periódicas y otros medios, la difusión de los aspectos culturales relacionados con el ferrocarril, y la investigación y la difusión de los beneficios socioeconómicos y medioambientales del transporte por ferrocarril en España. Para el cumplimiento de estos fines, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desarrolla un amplio abanico de actividades.

Entre las actividades desarrolladas por Fundación de los Ferrocarriles Españoles se incluye la promoción de la investigación y el estudio de la economía del transporte en general y, en particular, la investigación, el desarrollo y la innovación y los estudios sobre el ferrocarril en su entorno político, económico y social.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte ferroviario.

Es intención del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, establecer una ayuda a la ejecución de estudios e investigaciones en el ámbito ferroviario. Las actividades que realiza la Fundación de los Ferrocarriles Españoles—especialmente en el marco de los estudios realizados en el ámbito ferroviario—permiten contar con datos actualizados del transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril, así como disponer de un conjunto de indicadores de evolución que facilitan el seguimiento y conocimiento adecuado de la actividad del transporte ferroviario -lo que cobra especial relevancia en la situación actual de un mercado liberalizado del transporte ferroviario de mercancías y viajeros- coadyuvando de esta forma al cumplimiento de las funciones que ejerce esta Secretaría de Estado relativas a la programación, dirección y coordinación de los estudios sectoriales necesarios, informes de coyuntura y análisis del funcionamiento de los servicios de transporte y de los correspondientes órganos de gestión, con el fin de detectar las disfunciones y las necesidades y demandas sociales en los distintos modos de transporte.

A la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X			X		X				

Financiación de estudios e investigaciones en el ámbito ferroviario, como elemento que permite obtener conocimiento sobre el transporte ferroviario de viajeros y mercancías, a través de datos e indicadores.

4. Plazo necesario para su consecución:

Se incluye en los presupuestos anuales una dotación presupuestaria con carácter indefinido, ya que es preciso disponer de manera actualizada de datos e indicadores de evolución del funcionamiento del transporte ferroviario de viajeros y mercancías.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe de dicha ayuda será de 25.000 euros anuales ejecutándose en su totalidad en 2019 y 2020.

6. Fuentes de financiación.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.451N.440.

7. Plan de acción:

El destinatario de la financiación, deberá llevar a cabo las actividades de realización de estudios e investigaciones en el ámbito del transporte ferroviario de viajeros y mercancías.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se evaluará el número y alcance de los estudios llevados a cabo para caracterizar el transporte de viajeros y mercancías en España.

2019

Se ha desarrollado el informe 2018 del Observatorio del Ferrocarril en España, con datos actualizados a dicho año. En él se lleva a cabo un completo análisis del transporte de viajeros en los diferentes servicios ferroviarios (larga distancia, media distancia y cercanías) y considerando los distintos operadores públicos, y del transporte ferroviario de mercancías, a través de numerosos indicadores (de oferta, de producción, de demanda, de aprovechamiento, de material rodante, de ingresos y precios, etc.). Asimismo, se incluye

A la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

información sobre las infraestructuras para el transporte ferroviario, y un conjunto relevante de indicadores socioeconómicos y de sostenibilidad.

2020

Se ha desarrollado el informe 2019 del Observatorio del Ferrocarril en España, con datos actualizados a dicho año. En él se lleva a cabo un completo análisis del transporte de viajeros en los diferentes servicios ferroviarios (larga distancia, media distancia y cercanías) y considerando los distintos operadores públicos, y del transporte ferroviario de mercancías, a través de numerosos indicadores (de oferta, de producción, de demanda, de aprovechamiento, de material rodante, de ingresos y precios, etc.). Asimismo se incluye información sobre las infraestructuras para el transporte ferroviario, y un conjunto relevante de indicadores socioeconómicos y de sostenibilidad.

9. Procedimiento de concesión:

La ayuda estaría prevista en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Se trata de una transferencia no incluida en el ámbito de aplicación de la Ley General de Subvenciones (art. 2.2), si bien se ha considerado oportuno incluirla en el PES 2018-2021 por su relevancia.

ITS. España (Sistemas Inteligentes de Transporte)

1. Antecedentes:

La participación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en esta asociación se instrumenta a través de un Convenio de Colaboración que se renueva o prorroga anualmente. La versión vigente es de 2016, habiéndose prorrogado en 2017.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general de los transportes. La ayuda se dirige a la Asociación Foro de Nuevas Tecnologías en el Transporte – ITS España, es una asociación sin ánimo de lucro y tiene como objetivo aunar al sector público, privado y académico relacionado con los Sistemas Inteligentes de Transporte, para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías a través de los distintos modos de transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X		X	X	X				

Esta subvención se articula a través de un convenio que tiene por objeto establecer la colaboración entre las partes firmantes para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte al transporte por carretera en España. Para ello, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adquiere la condición de Socio Estratégico de ITS España. Como socio recibirá de ITS España los siguientes servicios:

- Información regular de iniciativas interesantes que se promuevan en el sector ITS.
- Prioridad en el patrocinio o colaboración de Jornadas y Congresos que organice ITS España o de aquellos Congresos Internacionales en los que participe ITS España como expositor comercial.
- Prioridad en la participación técnica en las Jornadas y Congresos que celebre ITS España.
- Descuento en las inscripciones a los Congresos y Jornadas que celebre ITS España.
- Formar parte de los Comités y Grupos de trabajo de ITS España.
- Mención en la relación de miembros de la página web de ITS España.
- Mención en la relación de miembros de la Memoria de Actividades de ITS España.

ITS. España (Sistemas Inteligentes de Transporte)

Como Socio Estratégico, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recibirá de ITS España los siguientes servicios adicionales:

- Poseen 10 votos en los órganos de gobierno, frente a 1 de los ordinarios.
- Posibilidad de incorporarse al Consejo de ITS España.
- Prioridad en las actividades y en la estrategia de la Asociación.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Convenio se prorroga con carácter anual para poder continuar con la colaboración en materia de transportes inteligentes.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto para 2018, 2019 y 2020 ascendió a 10.000 €, aunque finalmente no pudo otorgarse en ninguna de las tres ocasiones. El importe previsto en el ejercicio 2021 asciende nuevamente a 12.000 €.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.453M.481.

7. Plan de acción:

Cumplir con lo estipulado en los convenios firmado en 2009, que se prorrogan anualmente. El cumplimiento del convenio que instrumenta la subvención se vinculará al grado de cumplimiento de los indicadores objetivo.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Dada la colaboración entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana e ITS-ESPAÑA, existe un seguimiento permanente (reuniones periódicas) de las tareas asignadas. Los aspectos a monitorizar son los siguientes:

2018

Indicador	Objetivo previsto 2018	Ejecución 2018
Reuniones periódicas celebradas	8	8
Nº de mujeres que acuden a las Jornadas y Congresos organizados por ITS	20%	20%

ITS. España (Sistemas Inteligentes de Transporte)

2019

Indicador	Objetivo previsto 2019	Ejecución 2019
Reuniones periódicas celebradas	10	9
Nº de mujeres que acuden a las Jornadas y Congresos organizados por ITS	50%	35%

2019

Indicador	Objetivo previsto 2020	Ejecución 2020	Objetivo previsto 2021
Reuniones periódicas celebradas	10	12	12
Nº de mujeres que acuden a las Jornadas y Congresos organizados por ITS	50%	18%	50%

Los resultados parecen confirmar que se avanza en la consecución de los objetivos de reuniones. Para el caso del indicador “Nº de mujeres que acuden a las Jornadas y Congresos organizados por ITS”, se espera que las obligaciones que contiene el nuevo convenio en tramitación incentive a ITS España a promover el incremento de dicho indicador.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención de concesión directa nominativa.

A TRANSyT, Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid

1. Antecedentes:

El Centro de Investigación del Transporte (TRANSYT) es un centro adscrito a la Universidad Politécnica de Madrid que viene realizando desde hace más de quince años una activa e intensa labor investigadora y de difusión de conocimiento, así como desarrollando herramientas de apoyo a las políticas de movilidad sostenible. En particular, lleva abordando desde el año 2004 diferentes contenidos y acciones de difusión que emanan del Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

En el Observatorio de la Movilidad Metropolitana participan distintos Departamentos ministeriales y entidades del sector público estatal, las Autoridades de Transporte Público de las principales áreas metropolitanas españolas, y otras entidades. Dicho Observatorio permite profundizar en el conocimiento de la movilidad en las ciudades y en el funcionamiento del sistema de transporte público en los ámbitos urbano y metropolitano.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Las competencias son la ordenación general del transporte interurbano, en su relación con el transporte urbano y metropolitano, la ordenación de las cercanías ferroviarias -que se desarrollan mayoritariamente en el ámbito metropolitano-, y 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.

Es intención del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establecer una ayuda a la financiación del informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, que sería compatible con otras ayudas provenientes de otros Ministerios y entidades o empresas públicas que participan en dicho observatorio.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X					X	X			

Financiación del informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, como elemento que permite obtener conocimiento sobre la realidad del transporte urbano y metropolitano en España, necesario para la definición de las políticas públicas en materia de transporte.

A TRANSyT, Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid

El observatorio contribuye asimismo a la difusión de conocimiento en materia de transporte colectivo urbano y metropolitano, y de mejores prácticas dirigidas a mejorar la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad en el transporte.

El apoyo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al informe de este observatorio constituye asimismo un elemento de participación institucional, en tanto en cuanto el Observatorio supone un foro de interlocución con las principales autoridades de transporte metropolitano del país, así como con otros Ministerios y entidades o empresas públicas.

4. Plazo necesario para su consecución:

En principio se prevé integrar en los presupuestos anuales una dotación presupuestaria con carácter indefinido, ya que las tareas del observatorio se llevan a cabo de forma permanente durante el año y van asociadas a la existencia del Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe de dichas ayudas asciende a 50.000 euros en el ejercicio 2021.

6. Fuentes de financiación.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.451N.456.

7. Plan de acción:

El destinatario de la subvención, deberá llevar a cabo las actividades que se requieran para la elaboración del informe del Observatorio, incluyendo la recopilación y el tratamiento de la información proporcionada por las entidades y autoridades de transporte que participan en el Observatorio, y la elaboración del informe.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Con carácter previo al pago de la subvención, está previsto que desde la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se lleve a cabo un seguimiento de la realización de la actividad, así como el cumplimiento de los requisitos y condiciones que determinan la concesión o disfrute de la ayuda:

- Elaboración del informe anual del Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

9. Procedimiento de concesión:

La ayuda es una subvención nominativa recogida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2021.

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

1. Antecedentes:

La Administración General del Estado debe dar cumplimiento a lo previsto en la disposición adicional quinta del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, en cuanto a 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 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.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

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.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
	X	X					X				

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.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las subvenciones se convocan con periodicidad anual, con carácter indefinido al menos hasta la futura aprobación, en su caso, de la nueva Ley de Movilidad Sostenible.

5. Costes previsible para su realización:

Dadas las características y la especificidad de las subvenciones que se presupuestan en esta sección no existen criterios definidos a través de los cuales se puedan determinar los costes previsible para su ejecución. Por

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

tanto, los costes se identifican con el importe anual de cada subvención que se determina en el proceso de elaboración de los Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Para el año 2021 se dispone de una cuantía de 51.054.740 euros.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.441M.462.

7. Plan de acción:

El Plan de acción de cada subvención se determina en las disposiciones de la ley de Presupuestos Generales del Estado en las que se regula su concesión, y al amparo de lo establecido supletoriamente en la Ley 38/2003 y sin que exista una normativa reguladora específica que resulte de aplicación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Como indicador de seguimiento se plantea únicamente el grado de ejecución presupuestaria, dada su naturaleza de instrumento de financiación. El objetivo a alcanzar es el 100% de ejecución.

9. Procedimiento de concesión:

Subvenciones de concesión directa reguladas por norma de rango legal, a través de un proceso de reparto competitivo.

Bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas.

1. Antecedentes:

La Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las familias numerosas, establece una serie de beneficios (que desarrolla el reglamento, aprobado por Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre) cuya finalidad es contribuir a promover las condiciones para que la igualdad de los miembros de las familias numerosas sea real y efectiva en el acceso y disfrute de los bienes económicos, sociales y culturales. Entre estos beneficios están las bonificaciones al transporte por ferrocarril en las líneas comerciales.

Actualmente se está tramitando está en tramitación una orden ministerial que regula el procedimiento para 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. Iniciará su vigencia a lo largo del año 2021.

La cantidad consignada en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 es de 10 millones de euros.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es 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 recogida 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. A realizar por la Dirección General de Transporte Terrestre.

Están dirigidos a todas las familias numerosas independientemente de su lugar de residencia.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X							

El objetivo es la bonificación en los billetes de transporte por ferrocarril en líneas comerciales a miembros de familias numerosas. Las bonificaciones aplicadas por las empresas ferroviarias son objeto de reintegro por esta Administración.

Este reintegro a las empresas ferroviarias no se aplicará 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.

Las bonificaciones aplicadas son las siguientes:

Bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas.

- Un 20% a los miembros de las familias numerosas de categoría general.
- Un 50% a los miembros de las familias numerosas en la categoría especial.

La bonificación se aplica sobre el precio del billete para la realización de un viaje en ferrocarril en líneas comerciales no declaradas obligación de servicio público. Se excluye del precio del billete cualquier concepto ajeno al transporte.

La Constitución Española establece que los poderes públicos deben asegurar la protección social, económica y jurídica de la familia. En su artículo 9.2 establece el principio de igualdad material que ha llevado a la introducción de medidas correctoras para que los miembros de las familias numerosas no queden en situación de desventaja en lo que se refiere al acceso a los bienes económicos, culturales y sociales. En el marco de la regulación de la acción protectora de las familias numerosas por parte de las Administraciones Públicas se encuentra la compensación a las mismas por el uso de transporte por ferrocarril, independientemente de su lugar de residencia.

4. Plazo necesario para su consecución:

Dado que la obligatoriedad de otorgar estas ayudas deriva de una Ley, no existe plazo definido.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2021 ha sido de 10 millones de euros

Dado que es el primer de ejercicio de aplicación, y se prevé su inicio a lo largo del año 2021, el importe es inferior al importe estimado anual. Este asciende a 17,77 millones de euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.441M.482.

7. Plan de acción:

La Dirección General de Transporte Terrestre actúa como órgano gestor de estas bonificaciones en línea con lo establecido en la normativa reguladora, esto es, la Ley General de Subvenciones y el proyecto de orden ministerial de aplicación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Importes destinados a la subvención de viajes de familias numerosas: el objetivo a alcanzar es el 100% de ejecución de la partida presupuestaria dispuesta en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas.

- Número de viajes bonificados a miembros de familias numerosas: al ser un procedimiento de nueva implantación, solo se puede fijar estimando por analogía con las bonificaciones efectuadas por RENFE Viajeros SME en años anteriores. Se proyecta cubrir al menos 1.000.000 de viajes bonificados durante el ejercicio 2021.

9. Procedimiento de concesión:

Se trata de subvenciones directas concedidas por norma de rango legal, cuyo procedimiento de concesión se encuentra regulado en el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre. El procedimiento de control será el establecido en el proyecto de orden ministerial en tramitación. El procedimiento de inspección se regula en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de la ley de ordenación de los transportes terrestres, y resto de normativa relacionada con la inspección de los transportes terrestres.

Las empresas ferroviarias aplican la bonificación que corresponda, según lo enunciado en el punto 2, en los billetes en el momento de la adquisición de los mismos y tras la comprobación de que el viajero cumple los requisitos para su obtención. Posteriormente las empresas ferroviarias liquidan mensualmente con el órgano gestor que es la Dirección General de Transporte Terrestre.

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

1. Antecedentes:

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.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

En principio se prevé integrar en los presupuestos anuales una dotación presupuestaria con carácter indefinido, destinada a la financiación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia y de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X									

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.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las subvenciones se conceden con carácter anual, con carácter indefinido al menos hasta la futura aprobación, en su caso, de la nueva Ley de Movilidad Sostenible.

5. Costes previsibles para su realización:

Dadas las características y la especificidad de las subvenciones que se presupuestan en esta sección no existen criterios definidos a través de los cuales se puedan determinar los costes previsibles para su ejecución. Por tanto, los costes se identifican con el importe anual de cada subvención que se determina en el proceso de elaboración de los Presupuestos Generales del Estado de cada año.

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

Durante el ejercicio 2021 las cuantías presupuestadas son las siguientes:

- Consorcio Regional de Transportes de Madrid: 126.894.000 euros.
- Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona: 109.301.520 euros.
- Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia: 38.000.000 euros.
- Comunidad Autónoma de Canarias: 47.500.000 euros.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.441M.451, 17.39.441M.453, 17.39.441M.454 y 17.39.441M.458.

7. Plan de acción:

El Plan de acción de cada subvención se determina en las disposiciones de la ley de Presupuestos Generales del Estado en las que se regula su concesión y en la correspondiente Resolución de concesión, a través de la cual se canaliza la subvención. En ella se especifica la ayuda a conceder y los derechos y obligaciones de cada una de las partes intervinientes, todo ello al amparo de lo establecido supletoriamente en la Ley 38/2003 y sin que exista una normativa reguladora específica que resulte de aplicación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Como indicador de seguimiento se plantea únicamente el grado de ejecución presupuestaria, dada su naturaleza de instrumento de financiación. El objetivo a alcanzar es el 100% de ejecución.

9. Procedimiento de concesión:

Subvenciones nominativas concedidas mediante Orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.6.2 OBJETIVO ESTRATÉGICO 2

Potenciar la creación y el uso de una red de infraestructuras moderna y eficiente al servicio de los ciudadanos, especialmente orientada al fomento de la cohesión territorial y social de España.

Al ser una de las grandes ramas de actividad desarrolladas por el Departamento cabe destacar que, en materia de **grandes infraestructuras de transporte**, se ha considerado conveniente seguir haciendo hincapié en la **intermodalidad**, ya que es el mecanismo que mejor favorece la adecuada articulación y comunicación de todo el territorio nacional. Esto contribuye a equilibrar las oportunidades de acceso y de prestación de servicios públicos, potenciando el desarrollo cohesionado de todo el país.

Se pretende contribuir al **desarrollo de una adecuada red de infraestructuras** en aquellas Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía donde no se cuenta con competencias en esta materia o bien, en aquellas situaciones donde, existiendo competencias por parte del Estado, existe una **confluencia de objetivos**, que hace conveniente la **colaboración interadministrativa**. El establecimiento de líneas de actuación con objetivos comunes, permite **optimizar recursos y evitar duplicidades**.

En materia de **infraestructuras viarias**, los objetivos de las líneas de ayudas son, bien la colaboración para el **desarrollo de las redes de carreteras en aquellos territorios en los que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias** (archipiélagos Balear y Canario), o bien la **colaboración con otras Administraciones territoriales** (Comunidades Autónomas y Ayuntamientos) para la realización de actuaciones concretas en determinados tramos de carreteras.

En el caso concreto de las actuaciones en territorios en los que se carece de competencias, las líneas de colaboración están orientadas a dar continuidad a las actuaciones ya iniciadas o nuevas actuaciones. Los territorios destinatarios de estas ayudas, que se formalizan a través de convenios, son el Gobierno de Canarias, Gobierno de las Islas Baleares y los Gobiernos de los Consells Insulares.

Por otra parte, también se incluyen dentro de este objetivo las **subvenciones destinadas a compensar a las sociedades concesionarias de autopistas por la exención o reducción de peajes** a determinados vehículos en determinados tramos de autopistas. Fundamentalmente el objetivo de estas subvenciones es maximizar la utilización de las autopistas al tiempo que se impulsa la disminución del tráfico por los itinerarios alternativos que, en muchos casos, se trata de carreteras convencionales con alta densidad de tráfico. Así, estas compensaciones contribuyen a reducir problemas de congestión, de siniestralidad y a la mejora de la seguridad vial en los citados tramos. En el periodo 2012-2017, se han destinado a la consecución de estos objetivos 335 millones de euros, según el siguiente detalle:

Resumen	17.20. 441M (en miles de €)
2012	95.067,56
2013	94.306,72
2014	69.041,05
2015	27.752,18
2016	23.007,41
2017	26.089,00
Total 2012-2017	335.263,92

En materia de **infraestructuras ferroviarias**, como ya se recogía en el anterior Plan, los objetivos estratégicos del Plan están orientados a la continuidad de las actuaciones ya iniciadas teniendo en cuenta además que la **planificación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** ha venido contemplando entre sus objetivos potenciar el ferrocarril en el sistema de transporte. Los territorios destinatarios de estas ayudas, que se formalizan a través de **convenios**, son los **archipiélagos balear y canario**:

Como ya es conocido, debido a que la **competencia en materia de ferrocarriles es exclusiva de la Comunidad balear** y como consecuencia de las disposiciones recogidas en el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma desde el año 2008 y con el objetivo general colaborar en la mejora de los transportes ferroviarios de las islas Baleares, se ha trabajado fundamentalmente en el **desarrollo de la red ferroviaria**, que contribuirá a la **articulación** de las ciudades y pueblos del **interior** de la isla de **Mallorca**, y que debe potenciar el ferrocarril como complemento importante y **alternativa real al transporte por carretera**, obteniéndose los correspondientes beneficios en términos de circulación y de impacto ambiental. La **financiación por la Administración General del Estado** del ferrocarril en Mallorca se inició **en 2008**, habiéndose aportado desde entonces por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un total de 124,91 M€.

En el período 2014-2017 las aportaciones del Ministerio de Fomento (hoy el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) han ascendido a 7,88 M€, dedicadas a las siguientes actuaciones: telecomunicaciones y seguridad en la línea (0,09 M€), supresión de pasos a nivel (0,05 M€), electrificación Son Rullan-S'Enllaç (2,47 M€) y adquisición de unidades móviles Palma-Inca (5,27 M€).

Para los ejercicios futuros se prevé la suscripción de un Convenio de carácter plurianual para la cofinanciación al 50 % de diversas actuaciones ferroviarias incluidas en el Plan Director de Movilidad de las Islas Baleares. El importe máximo estimado de la subvención sería de unos 100 M€ en un período de unos 10 años.

Respecto a la **Comunidad Autónoma de Canarias**, su Estatuto de Autonomía le atribuye la **competencia exclusiva en materia de ferrocarriles**, competencia que, a su vez, ha sido **transferida** a los **Cabildos Insulares** mediante la Ley 8/2001, de 3 de diciembre, de modificación parcial de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias. Por

ello, la financiación de las inversiones ferroviarias en Tenerife no se puede considerar en sentido estricto un objetivo del Ministerio, pero si se considera que es conveniente contribuir a él.

Con este motivo, **desde** el año **2009** se han suscrito **sucesivos Convenios** entre ambas administraciones, la **Administración General del Estado y el Cabildo Insular de Tenerife**, para la financiación de estudios y proyectos de la línea de ferrocarril convencional del tren del Sur desde Santa Cruz hasta Adeje con extensión a Fonsalía, así como sus intercambiadores de transporte y del Tren del Norte, desde Santa Cruz hasta Los Realejos con extensión al noroeste, así como sus intercambiadores de transporte.

La financiación por parte de la Administración General del Estado a estas actuaciones se inició en el año 2009, habiéndose aportado desde entonces hasta 2016 un total de 22,32 M€.

En el período 2014-2017, las aportaciones del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) fueron de 3,72 M€, dedicadas a la finalización de la redacción de los Planes Territoriales del Tren del Norte y del Sur, y sobre este último, las correcciones de los proyectos constructivos de los intercambiadores y la finalización de la redacción de los proyectos básicos de la fase I (Tenerife-Candelaria) y los proyectos constructivos de plataforma de los ocho tramos en que se dividió la actuación.

En diciembre de 2017 se ha suscrito el último convenio que contribuirá a la financiación de las actuaciones de redacción de proyectos y estudios de impacto ambiental de la línea de ferrocarril convencional Tren del Sur, Tren del Norte y Red de Tranvía, realizadas entre el 1 de enero de 2016 y el 31 de diciembre de 2018, hasta un importe máximo de 2,86 M€.

En el período 2018-2021 se deberían completar los estudios previos e iniciar los trámites de obtención de terrenos para la ejecución de las obras, existiendo una estimación para 2021 de 5 M€.

Asimismo, se han suscrito convenios con el **Cabildo de Gran Canaria**. Su finalidad ha sido la redacción de proyectos y estudios de impacto ambiental de la línea de Ferrocarril Convencional Tren del Sur, desde Las Palmas de Gran Canaria hasta San Bartolomé de Tirajana (Meloneras), así como sus Intercambiadores de Transporte.

La financiación por parte de la Administración General del Estado a estas actuaciones se inició en el año 2009, habiéndose aportado desde entonces hasta 2016 un total de 22,42 M€.

En el período 2014-2017, las aportaciones del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) fueron de 3,72 M€ (presupuesto inicial), dedicadas a trabajos de apoyo y coordinación de proyectos, redacción de los proyectos básicos y constructivos de plataforma, proyectos básicos y constructivos de talleres y cocheras, y los proyectos constructivos de instalaciones de electrificación.

En diciembre de 2017 se ha suscrito el último convenio que contribuirá a la financiación de las actuaciones de redacción de proyectos y estudios complementarios de la línea de ferrocarril

convencional Tren del Sur, realizadas entre el 1 de enero de 2016 y el 31 de diciembre de 2018, hasta un importe máximo de 2,86 M€.

En el período 2018-2021 se deberían completar los estudios previos e iniciar los trámites de obtención de terrenos para la ejecución de las obras, existiendo una estimación para 2021 de 5M€.

Adicionalmente durante el año 2021 está previsto la suscripción de un convenio con la Comunidad de Castilla y León para la potenciación de las infraestructuras industriales en Villadangos del Páramo, existiendo una estimación de 7 M€, 5M€ de los cuales los aportará el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y 2M€ el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

1. Antecedentes:

El Convenio con el Govern Balear, que prevé una dotación de 381,18 M€, se suscribió en 1998 y se firma una adenda en 2004. Se han abonado 137,88 M€. El pago de los 243,2 M€ restantes no ha sido posible por el incumplimiento del Convenio por parte del Gobierno Balear.

En diciembre de 2015 el Ministerio de Hacienda y el Gobierno Balear firman un **protocolo de intenciones** en el que compromete a abonar 80 M€ durante 3 años (240 M€) contra certificaciones de obra nueva de carreteras. Para desarrollar este protocolo, será necesaria la dotación presupuestaria y la firma del correspondiente Convenio entre el Ministerio de Hacienda y el Gobierno Balear.

El Convenio se impulsará desde el Ministerio de Hacienda y Función Pública y remitirán el texto al Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para observaciones.

Los PGE-2018 y 2019 del Ministerio de Fomento se dotaron con 15 M€ en cada uno de los años en concepto de transferencia a la Comunidad Autónoma de Islas Baleares, según el citado Protocolo con el Govern Balear, que no ha sido posible pagar por no estar el convenio de desarrollo del Protocolo firmado.

El presupuesto prorrogado de 2019 para 2020 contemplaba igualmente una dotación de 15 M€, que no se ha podido transferir a la Comunidad Autónoma de Islas Baleares por no haber sido desarrollado el Protocolo referenciado.

El presupuesto aprobado para 2021 no contempla dotación para esta línea.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. La Comunidad Autónoma tiene competencias para el desarrollo de nuevas infraestructuras de carreteras de interés para la misma. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias para actuar en la red de carreteras de las Islas Baleares.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Desarrollo de la red de carreteras de interés para la Comunidad de Illes Balears.

4. Plazo necesario para su consecución:

Se establecerá en el Convenio de desarrollo del Protocolo que se firme entre el Ministerio de Hacienda y el Gobierno Balear.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para los ejercicios 2018 y 2019, fue de 15 millones de euros, quedando sin ejecución.

En el presupuesto para 2021 no se contempla dotación para esta línea.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

En el ejercicio 2020, al haberse prorrogado nuevamente los Presupuestos de 2018, la dotación de esta partida vuelve a ser de 15 M€.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.38.453B.753.

7. Plan de acción:

Se establecerá en el Convenio de desarrollo del Protocolo que se firme entre el Ministerio de Hacienda y el Gobierno Balear.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

En este territorio, el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es únicamente económico, abonando las cantidades destinadas en los PGE contra certificaciones de obra que justifiquen que el gasto, efectivamente, se ha destinado a las actuaciones previstas en Convenio. El Gobierno Balear tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas.

Por tanto, se propone como indicador de seguimiento: **Importe total adecuadamente certificado. No ha sido posible su cuantificación, al no haberse suscrito el correspondiente instrumento y, por tanto, no haberse ejecutado.**

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias.

1. Antecedentes:

El 28 de febrero de 2019 ha finalizado el convenio con el Gobierno de Canarias firmado el 31 de enero 2006, y modificado por Adendas de 17 de noviembre de 2009 y 29 de diciembre de 2017, si bien está pendiente efectuar la liquidación del mismo.

Con fecha 22 de diciembre de 2018 se ha firmado un nuevo convenio entre la AGE y la Comunidad Autónoma de Canarias que da continuidad a la colaboración del Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) en la financiación de nuevas actuaciones viarias en el archipiélago canario.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

De acuerdo con la legislación vigente, el Gobierno de Canarias tiene competencias exclusivas en materia de carreteras (artículo 162 de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias para actuar en la red de carreteras de las Islas Canarias, no obstante, la Administración General del Estado viene financiando desde 1994, fecha en que se firmó el primer convenio, el desarrollo de las principales actuaciones viarias que son competencia del gobierno autonómico, articulando esta colaboración a través de Convenios.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Desarrollo de la red de carreteras de interés para la Comunidad Autónoma de Canarias.

4. Plazo necesario para su consecución:

El nuevo convenio mantendrá su vigencia durante el periodo 2018-2027.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe del nuevo convenio asciende a 1.200 M€. Las anualidades aprobadas conforme a la adenda suscrita el 18 de diciembre de 2019 son las siguientes:

Año	Cap. VII
2018	
2019	
2020	100.000.000,00
2021	200.000.000,00
2022	210.000.000,00
2023	210.000.000,00
2024	230.000.000,00
2025	250.000.000,00
TOTAL	1.200.000.000,00

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias.

Las anualidades 2018 y 2019 no pudieron ser abonadas, por lo que fue necesaria la suscripción de una adenda que ajustase las anualidades del convenio a la previsión real de ejecución de las obras. Esta adenda fue firmada el 18 de diciembre de 2019.

La anualidad de 2020 era de 100 M€, no habiéndose abonado ningún importe, por no haber aportado el Gobierno de Canarias la preceptiva documentación justificativa.

En 2021 deberá tramitarse una nueva adenda para ajustar las anualidades a las previsiones reales de ejecución de las actuaciones. Por otra parte, el Gobierno de Canarias propone una modificación de las actuaciones, así como el incremento del importe total del convenio. Esta propuesta se encuentra en fase de estudio.

En cuanto al convenio de 2006, que ha finalizado en febrero de 2019, se han realizado pagos al Gobierno de Canarias, con cargo a capítulo 7, por importe de 1.317,79 M€ (37,71 M€ con cargo al crédito de 2019), estando pendiente el pago de 419 M€ de obra certificada y no pagada, así como la liquidación del convenio.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, a través del capítulo VII, Transferencias de Capital.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.755.

7. Plan de acción:

El previsto en el Convenio de Carreteras de 2018.

El Gobierno de Canarias tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas. La Administración General del Estado colabora únicamente en la financiación, según las dotaciones consignadas en los PGE de cada año.

La Comisión Mixta de Seguimiento se encarga de seguir e interpretar el Convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

En este territorio, el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es únicamente económico, abonando las cantidades destinadas en los PGE contra certificaciones de obra que justifiquen que el gasto, efectivamente, se ha destinado a las actuaciones previstas en Convenio. El Gobierno Canario tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas.

Por tanto, se propone como indicador de seguimiento: **Importe total adecuadamente certificado por Canarias/Presupuesto total. No obstante**, hasta la fecha no se ha presentado por el Gobierno de Canarias justificación de las actuaciones realizadas con cargo a este convenio, por lo que no es posible la cuantificación de este indicador.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Mallorca.

1. Antecedentes:

El convenio, firmado en 2007 y adendas posteriores 2009, 2011 y 2014, preveía una inversión de 431 M€ hasta el año 2022, de los cuales hasta la fecha se han abonado 194 M€, correspondiendo 174 M€ a obras y 20 M€ a expropiaciones.

Si bien en los últimos años no se han realizado pagos debido a que el Consell no había justificado parte de los pagos ya realizados, se planteó la aprobación de una adenda reprogramando las anualidades para completar los 431 M€ recogidos en el convenio.

En las reuniones de las Comisiones Bilaterales celebradas en febrero de 2018, se pidió a cada Consell que presentase una planificación realista para materializar la ejecución del Convenio en los plazos legalmente establecidos.

Como resultado de dicha reunión, el Consell de Mallorca ha presentado una propuesta de Adenda, que prevé una prórroga del convenio hasta 2023, el correspondiente ajuste de anualidades y la modificación de las actuaciones.

La falta de justificación por parte del Consell de Mallorca y la falta de disponibilidad presupuestaria han impedido la aprobación de esa nueva adenda al convenio, por lo que en aplicación de lo establecido en la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, al no haberse adaptado el mismo según lo establecido en la mencionada Ley, con fecha 2 de octubre de 2020 se ha producido su extinción.

A fecha actual el Consell de Mallorca ha justificado un gasto total de 202,65 M€, de los que 195,22 M€ corresponden a obras y 7,43 M€ a expropiaciones.

Conforme a esta nueva situación, en las reuniones mantenidas con los representantes del Consell de Mallorca se ha acordado proponer la aprobación de la liquidación del convenio suscrito en 2007, e iniciar la tramitación de un nuevo convenio, que dé continuidad al anterior.

En los Presupuestos de la Dirección General de Carreteras para 2021 se incluye una dotación de 2 M€, para la formalización de un nuevo convenio que permita financiar las actuaciones pendientes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. El Consell Insular de Mallorca tiene competencias para el desarrollo de nuevas infraestructuras de carreteras de interés para esta isla. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias para actuar en la red de carreteras de Mallorca.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Desarrollo de la red de carreteras de interés para la isla de Mallorca.

4. Plazo necesario para su consecución:

El convenio anterior preveía un plazo de 2009 a 2022.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Mallorca.

El plazo estimado para la ejecución del nuevo convenio es de 10 años.

No habiéndose completado las actuaciones previstas en el convenio ya extinguido, se está trabajando en la preparación de un nuevo convenio con el Consell de Mallorca.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste total del convenio extinguido ascendía a 431 M€, de los cuales 389,7 M€ se destinan a la financiación de obras y 41,3 M€ a la financiación de expropiaciones.

El coste previsto para el nuevo convenio asciende a 228,35 M€, importe estimado de las actuaciones pendientes procedentes del convenio anterior.

En 2021 el coste estimado es de 2 M€.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.766.00.

7. Plan de acción:

El nuevo convenio que se debe negociar con el Consell de Mallorca establecerá el plan de acción del mismo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana financia obras de carreteras en Baleares en base a los convenios firmados entre el Ministerio y el Gobierno de las Islas Baleares y los Gobiernos de los Consells insulares. De acuerdo con estos convenios, la responsabilidad sobre qué actuaciones se desarrollan y la gestión de la ejecución de las mismas es del Gobierno de las Islas Baleares y de los Gobiernos de los Consells insulares.

La Comisión Mixta de Seguimiento se encarga de seguir e interpretar el convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

En este territorio, el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es únicamente económico, abonando las cantidades destinadas en los PGE contra certificaciones de obra que justifiquen que el gasto, efectivamente, se ha destinado a las actuaciones previstas en convenio. El Gobierno Balear tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas.

Por tanto, se proponen como indicadores de seguimiento:

- **Importe total adecuadamente certificado por el Consell Insular Mallorca/Presupuesto total.**
- **Importe total adecuadamente certificado por el Consell Insular Mallorca/Importe abonado.**

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Menorca.

1. Antecedentes:

El convenio, firmado en 2007 y adendas posteriores 2009, 2011 y 2014, preveía una inversión de 68,8 M€ hasta el año 2017, de los cuales hasta la fecha se han abonado 49,67 M€, correspondiendo 44,24 M€ a obras y 5,43 M€ a expropiaciones.

Si bien en los últimos años no se han realizado pagos debido a que el Consell no había justificado parte de los pagos ya realizados, se planteó la aprobación de una adenda reprogramando las anualidades para completar los 68,8 M€ recogidos en el convenio.

En las reuniones de las Comisiones Bilaterales celebradas en febrero de 2018, se pidió a cada Consell que presentase una planificación realista para materializar la ejecución del convenio en los plazos legalmente establecidos.

Como resultado de dicha reunión, el Consell de Menorca presentó una propuesta de Adenda, que preveía una prórroga del convenio hasta 2023 y el correspondiente ajuste de anualidades.

La falta de justificación por parte del Consell de Menorca y la falta de disponibilidad presupuestaria han impedido la aprobación de esa nueva adenda al convenio, por lo que en aplicación de lo establecido la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, al no haberse adaptado el mismo según lo establecido en la mencionada Ley, con fecha 2 de octubre de 2020 se ha producido su extinción.

A fecha actual el Consell de Menorca ha justificado un gasto total de 49,13 M€, de los que 44,37 M€ corresponden a obras y 4,76 M€ a expropiaciones.

Conforme a esta nueva situación, en las reuniones mantenidas con los representantes del Consell de Menorca se ha acordado proponer la aprobación de la liquidación del convenio suscrito en 2007, e iniciar la tramitación de un nuevo convenio, que dé continuidad al anterior.

En los Presupuestos de la Dirección General de Carreteras para 2021 se incluye una dotación de 1 M€, para la formalización de un nuevo convenio que permita financiar las actuaciones pendientes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. El Consell Insular de Menorca tiene competencias en el desarrollo de nuevas infraestructuras de carreteras de interés para esta isla. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias para actuar en la red de carreteras de Menorca.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Desarrollo de la red de carreteras de interés para la isla de Menorca.

4. Plazo necesario para su consecución:

El convenio anterior preveía un plazo de 2009 a 2017.

El plazo estimado necesario para la ejecución del nuevo convenio es de 4 años.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Menorca.

No habiéndose completado las actuaciones previstas en el convenio ya extinguido, se está trabajando en la preparación de un nuevo convenio con el Consell de Menorca para la ejecución de las actuaciones pendientes procedentes del convenio anterior.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste total del convenio extinguido ascendía a 68,8 M€, de los cuales 63 M€ se destinan a la financiación de obras y 5,8 M€ a la financiación de expropiaciones.

El coste previsto para el nuevo convenio asciende a 19,1 M€, importe estimado de las actuaciones pendientes procedentes del convenio anterior.

En 2021 el coste estimado es de 1 M€.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.766.01.

7. Plan de acción:

El nuevo convenio que se debe negociar con el Consell de Menorca establecerá el plan de acción del mismo. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana financia obras de carreteras en Baleares en base a los convenios firmado entre el Ministerio y el Gobierno de las Islas Baleares y los Gobiernos de los Consells insulares. De acuerdo con estos convenios, la responsabilidad sobre qué actuaciones se desarrollan y la gestión de la ejecución de las mismas es del Gobierno de las Islas Baleares y de los Gobiernos de los Consells insulares.

La Comisión Mixta de Seguimiento se encarga de seguir e interpretar el convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

En este territorio, el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es únicamente económico, abonando las cantidades destinadas en los PGE contra certificaciones de obra que justifiquen que el gasto, efectivamente, se ha destinado a las actuaciones previstas en convenio. El Gobierno Balear tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas.

Por tanto, se proponen como indicadores de seguimiento:

- **Importe total adecuadamente certificado por Consell Insular de Menorca/Presupuesto total.**
Importe total adecuadamente certificado por el Consell Insular Menorca/Importe abonado.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Ibiza

1. Antecedentes:

El convenio, firmado en 2009 y adendas posteriores 2011 y 2014, preveía una inversión de 55,4 M€ hasta 2018, de los cuales se han abonado 38,75 M€, correspondiendo 34,48 M€ a obras y 4,27 M€ a expropiaciones.

Si bien en los últimos años no se han realizado pagos debido a que el Consell no había justificado parte de los pagos ya realizados, se planteó la aprobación de una adenda reprogramando las anualidades para completar los 55,4 M€ recogidos en el convenio.

En las reuniones de las Comisiones Bilaterales celebradas en febrero de 2018, se ha pidió a cada Consell que presentase una planificación realista para materializar la ejecución del convenio en los plazos legalmente establecidos.

Como resultado de dicha reunión, el Consell de Ibiza presentó una propuesta de Adenda, que preveía una prórroga del convenio hasta 2023 y el correspondiente ajuste de anualidades.

La falta de justificación por parte del Consell de Ibiza y la falta de disponibilidad presupuestaria han impedido la aprobación de esa nueva adenda al convenio, por lo que en aplicación de lo establecido la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, al no haberse adaptado el mismo según lo establecido en la mencionada Ley, con fecha 2 de octubre de 2020 se ha producido su extinción.

A fecha actual el Consell de Ibiza ha justificado un gasto total de 39,25 M€, de los que 33,95 M€ corresponden a obras y 5,30 M€ a expropiaciones.

Conforme a esta nueva situación, se mantendrá próximamente reunión con los representantes del Consell de Ibiza para proponer la aprobación de la liquidación del convenio suscrito en 2009, e iniciar la tramitación de un nuevo convenio, que dé continuidad al anterior

En los Presupuestos de la Dirección General de Carreteras para 2021 se incluye una dotación de 1 M€, para la formalización de un nuevo convenio que permita financiar las actuaciones pendientes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. El Consell Insular de Ibiza tiene competencias en el desarrollo de nuevas infraestructuras de carreteras de interés para esta isla. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias para actuar en la red de carreteras de Ibiza.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Desarrollo de la red de carreteras de interés para la isla de Ibiza.

4. Plazo necesario para su consecución:

El convenio anterior preveía un plazo de 2009 a 2018.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Ibiza

El plazo estimado necesario para la ejecución del nuevo convenio es de 4 años.

No habiéndose completado las actuaciones previstas en el convenio ya extinguido, se está trabajando en la preparación de un nuevo convenio con el Consell de Ibiza para la ejecución de las actuaciones pendientes procedentes del convenio anterior.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste total del convenio extinguido ascendía a 55,4 M€, de los cuales 50,1 M€ se destinan a la financiación de obras y 5,3 M€ a la financiación de expropiaciones.

El coste previsto para el nuevo convenio asciende a 16,15 M€, importe estimado de las actuaciones pendientes procedentes del convenio anterior.

En 2021 el coste estimado es de 1,0 M€.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.766.02.

7. Plan de acción:

El nuevo convenio que se debe negociar con el Consell de Ibiza establecerá el plan de acción del mismo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana financia obras de carreteras en Baleares en base a los convenios firmado entre el Ministerio y el Gobierno de las Islas Baleares y los Gobiernos de los Consells insulares. De acuerdo con estos convenios, la responsabilidad sobre qué actuaciones se desarrollan y la gestión de la ejecución de las mismas es del Gobierno de las Islas Baleares y de los Gobiernos de los Consells insulares.

La Comisión Mixta de Seguimiento se encarga de seguir e interpretar el convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

En este territorio, el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es únicamente económico, abonando las cantidades destinadas en los PGE contra certificaciones de obra que justifiquen que el gasto, efectivamente, se ha destinado a las actuaciones previstas en convenio. El Gobierno Balear tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas.

Por tanto, se proponen como indicadores de seguimiento:

- **Importe total adecuadamente certificado por el Consell Insular de Ibiza/Presupuesto total.**
Importe total adecuadamente certificado por el Consell Insular Ibiza/Importe abonado.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Formentera.

1. Antecedentes:

Convenio firmado en 2009, modificado por adendas de 2011 y 2014.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. El Consell Insular de Formentera tiene competencias en el desarrollo de nuevas infraestructuras de carreteras de interés para esta isla. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana carece de competencias para actuar en la red de carreteras de Formentera.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Desarrollo de la red de carreteras de interés para la isla de Formentera.

4. Plazo necesario para su consecución:

La Comisión Bilateral de Programación, Seguimiento y Control del convenio, en sesión celebrada el 14 de febrero de 2018, acordó aprobar la liquidación del mismo, por lo que la actuación ha finalizado.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe del Convenio, ya abonado al Consell, asciende a 13,4 M€. Sin coste previsto para el ejercicio 2021.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2015: 17.38.453B.766.03.

7. Plan de acción:

El Convenio de Carreteras de 2009, actualizado por la Adenda de 2011 y 2014 concreta cada una de las actuaciones y las cuantías a financiar por el Ministerio y por el Consell.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana financia obras de carreteras en Baleares en base a los Convenios firmado entre el Ministerio y el Gobierno de las Islas Baleares y los Gobiernos de los Consells insulares. De acuerdo con estos convenios, la responsabilidad sobre qué actuaciones se desarrollan y la gestión de la ejecución de las mismas es del Gobierno de las Islas Baleares y de los Gobiernos de los Consells insulares.

La Comisión Mixta de Seguimiento se encarga de seguir e interpretar el convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

En este territorio, el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es únicamente económico, abonando las cantidades destinadas en los PGE contra certificaciones de obra que justifiquen

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Formentera.

que el gasto, efectivamente, se ha destinado a las actuaciones previstas en Convenio. El Gobierno Balear tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas.

Por tanto, se propone como indicador de seguimiento:

Importe total adecuadamente certificado por Consell Insular de Formentera/Presupuesto total: Marzo 2019 (13,4/13,4) = 100%.

El Consell de Formentera ha certificado correctamente la totalidad del importe del convenio.

Línea de subvención sin continuidad desde 2019.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Resto de actuaciones por asunción de competencias por cambio de titularidad en tramos de carreteras estatales a vías urbanas.

1. Antecedentes:

La Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 2001, modificada por la Orden FOM/3426/2005, de 27 de octubre, por la que se fijan condiciones especiales para la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado, regula la cesión de los tramos de carreteras que formando parte de la Red de Carreteras del Estado han dejado de cumplir su funcionalidad, pasando a adquirir la condición de vía urbana.

Dicha regulación preveía el establecimiento de una compensación económica a los Ayuntamientos que asumían la titularidad de dichos tramos para la ejecución de las obras de adaptación de los mismos a su nueva funcionalidad de vía urbana.

La cesión de los tramos urbanos y la compensación económica se ha instrumentado mediante la suscripción de convenio entre el Ministerio y el Ayuntamiento afectado. Los pagos se realizan previa justificación por parte del Ayuntamiento del gasto realizado.

A partir del ejercicio 2012, por insuficiencias presupuestarias, sólo se tramitan aquellos expedientes de cesión de travesías en los que los Ayuntamientos manifiestan en acuerdo plenario que renuncian a cualquier contraprestación económica por parte del Estado.

No obstante, se ha mantenido esta línea para la financiación de los convenios suscritos con anterioridad cuyas actuaciones aún no han finalizado.

Los convenios que mantienen su vigencia en 2018 son:

AYUNTAMIENTO	IMPORTE TOTAL CONVENIO
COLUNGA	2.728.845,88
CONIL DE LA FRONTERA	1.585.389,35
DÚRCAL	1.384.833,14
FERNAN NUÑEZ	3.332.692,14
GANDÍA	7.857.658,10
JEREZ DE LA FRONTERA	4.408.895,53
MONTILLA	766.355,97
TORREDEMBARRA	765.569,21

En 2019 se mantienen vigentes los siguientes:

AYUNTAMIENTO	IMPORTE TOTAL CONVENIO
CONIL DE LA FRONTERA	1.585.389,35
DÚRCAL	1.384.833,14
GANDÍA	7.857.658,10
TORREDEMBARRA	765.569,21

En 2020 se mantienen vigentes los siguientes:

AYUNTAMIENTO	IMPORTE TOTAL CONVENIO
DÚRCAL	1.384.833,14
TORREDEMBARRA	765.569,21

Estos dos convenios siguen manteniendo su vigencia en 2021.

Resto de actuaciones por asunción de competencias por cambio de titularidad en tramos de carreteras estatales a vías urbanas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, incorpora el planteamiento realizado en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, de crear un nuevo modelo de Red de Carreteras del Estado que adecúe la red estatal a la funcionalidad de largo recorrido e interés general que le atribuye la legislación. Para ello, establece indirectamente tres niveles de posibles transferencias futuras de carreteras a otras administraciones:

- El Viario Anexo (artículo 5).
- Los tramos urbanos regulados en el artículo 49 de la Ley, en el Capítulo IV “Travesías y tramos urbanos”, y en el artículo 127 del actual Reglamento General de Carreteras.
- La Red Complementaria también puede entenderse como transferible, por no formar parte de la Red Básica (artículo 4.8.).

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X		X						

El Ministerio se desprende de red que ha perdido las características para integrarse en la red estatal, adecúe la red estatal a la funcionalidad de largo recorrido e interés general que le atribuye la legislación, no teniendo que encargarse de su conservación y explotación futura.

4. Plazo necesario para su consecución:

AYUNTAMIENTO	AÑO DE FINALIZACIÓN PREVISTO
COLUNGA	2018
CONIL DE LA FRONTERA	2019
DÚRCAL	2021
FERNAN NUÑEZ	2018
GANDÍA	2019
JEREZ DE LA FRONTERA	2019
MONTILLA	2018
TORREDEMBARRA	2021

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 5,692 millones de euros, ejecutándose 0,74 millones.

Resto de actuaciones por asunción de competencias por cambio de titularidad en tramos de carreteras estatales a vías urbanas.

En los presupuestos para 2019 la partida final destinada a asunción de competencias derivadas del cambio de titularidad de determinados tramos de carreteras estatales a vías urbanas fue de 2,801 millones de euros, ejecutándose 1,01 millones.

El importe presupuestado para el ejercicio 2020, al haberse prorrogado los presupuestos de 2018 es de 5,692 millones de euros, habiéndose ejecutado 0,06 millones de euros.

El importe presupuestado en 2021 es de 1,20 millones de euros, con los siguientes compromisos:

AYUNTAMIENTO	IMPORTE COMPROMETIDO 2021
DÚRCAL	647.606,83
TORREDEMBARRA	492.223,61

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.763.00.

7. Plan de acción:

Los expedientes de cesión de travesías a los Ayuntamientos están regulados por la Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 y la posterior Orden FOM/3426/2005, de 27 de octubre, facilitan la entrega de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado.

Actualmente, se está trabajando en los siguientes ámbitos:

- Desarrollo reglamentario del nuevo modelo de Red de Carreteras del Estado propuesto en la Ley 37/2015 de Carreteras.
Para ello, actualmente se encuentra en redacción el nuevo Reglamento General de Carreteras, por parte del Grupo de Trabajo designado por la Dirección General de Carreteras.
- Actualización del Inventario de Carreteras del Estado.
Según el mandato contenido en el artículo 4.7 de la Ley de Carreteras, se están definiendo los criterios generales que permitan actualizar el Inventario de las Carreteras del Estado, en el que se deberán distinguir los tramos que pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, clasificadas en Red básica o Red complementaria, e incluir los tramos transferibles.

También en paralelo se está trabajando en coordinación con la Abogacía del Estado para facilitar en lo posible la tramitación administrativa de cesiones a Comunidades Autónomas y Diputaciones, puesto que con la entrada en vigor prácticamente de forma simultánea de las leyes 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público se han producido retrasos temporales en algunas cesiones en marcha.

Resto de actuaciones por asunción de competencias por cambio de titularidad en tramos de carreteras estatales a vías urbanas.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Kms de carreteras cedidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a otras administraciones.

AYUNTAMIENTO	CARRETERA	KMS. CEDIDOS
COLUNGA	N-632	12,200
CONIL DE LA FRONTERA	N-340	7,030
DÚRCAL	N-323	5,000
FERNAN NUÑEZ	N-331	4,741
GANDÍA	N-332	3,805
JEREZ DE LA FRONTERA	N-IV	15,120
MONTILLA	N-331	3,675
TORREDEMBARRA	N-340	4,246

9. Procedimiento de concesión:

El previsto en la Ley de Carreteras 37/2015 y su Reglamento de desarrollo, en redacción, y en las órdenes ministeriales que sean de aplicación (*Orden de 23 de julio de 2001, por la que se regula la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado y en la Orden FOM/3426/2005, de 27 de octubre por la que se fijan condiciones especiales para la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado*).

Convenio con la Comunidad de Castilla-La Mancha sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera N-420 y otro de la N-330 a favor de la Junta de Comunidades.

1. Antecedentes:

En el Convenio suscrito en 2007, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) se compromete a aportar a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha un total de 35,7 M€.

Los pagos realizados hasta la fecha ascienden a 35,21 M€.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

Se trata de carreteras pertenecientes a la red de carreteras del Estado en Castilla-La Mancha que pasan a ser de titularidad de la Junta de Comunidades, ya que han perdido funcionalidad para estar integradas en la red estatal y pueden formar parte de la red autonómica.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X		X						

Cambio de titularidad de un tramo de la carretera N-420 y otro de la N-330 a favor de la Junta de Comunidades.

4. Plazo necesario para su consecución:

Se prevé la finalización del convenio en 2019, si bien dependerá del abono íntegro de la cantidad comprometida en el Convenio por parte del Ministerio, previa justificación de los importes de obra ejecutada por la Junta de Comunidades mediante la presentación de la correspondiente certificación.

Con fecha 26 de diciembre de 2019 se aprobó la liquidación del convenio.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste total del convenio asciende a 35,7 M€.

El importe justificado, a diciembre de 2019, es de 35,21 M€.

En el ejercicio 2018 se han realizado pagos por importe de 5,49 M€.

En 2019 se han realizado pagos por importe de 0,43 M€.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.38.453B.758.00.

7. Plan de acción:

El previsto en el Convenio.

Convenio con la Comunidad de Castilla-La Mancha sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera N-420 y otro de la N-330 a favor de la Junta de Comunidades.

La Junta de Castilla-La Mancha asume el compromiso de ejecutar las obras de acondicionamiento necesarias en los tramos de carretera que pasan a ser de titularidad autonómica, por lo que asume la conservación y explotación de:

- N-330(a) entre Manzaneruela y Límite provincia de Cuenca con Valencia.
- N-420 entre Daimiel (Ciudad Real) y Mota del Cuervo (Cuenca).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abona mediante transferencia de crédito, previa certificación aprobada por la Dirección General de Carreteras, el importe de estas obras. A cambio, ya no es titular de estos tramos de carreteras, por lo que se ahorra los gastos de conservación y explotación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es económico, abonando los importes previstos en el Convenio contra certificación de obra presentada por la Junta.

2018

- **Importes certificados por la Junta adecuadamente/Presupuesto total:** Marzo 2019 (34,01/35,7) = 95,27%.
- **Importe total adecuadamente certificado por la Junta/Importe abonado:** Marzo 2019 (34,01/34,80) = 97,73%.

2019

- **Importes certificados por la Junta adecuadamente/Presupuesto total:** Diciembre 2019 (35,21/35,7) = 98,63%.
- **Importe total adecuadamente certificado por la Junta/Importe abonado:** Marzo 2019 (35,21/35,21) = 100%.

9. Procedimiento de concesión:

Por convenio.

Convenio con la Ciudad de Melilla para la mejora de las carreteras de acceso a los puestos fronterizos entre España y Marruecos.

1. Antecedentes:

Se firmó el convenio el 25 de septiembre de 2014.

El Convenio contempla la realización de actuaciones en carreteras de titularidad estatal, que son financiadas por el Estado a través del capítulo 6 del presupuesto de la Dirección General de Carreteras y, por otra parte, incluye la realización de dos actuaciones en carreteras de titularidad de la Ciudad Autónoma de Melilla, a financiar conjuntamente por Melilla y el Estado.

Las actuaciones a financiar con cargo al capítulo 7 de la Dirección General de Carreteras son la Prolongación del Paseo de las Rosas hasta la carretera perimetral ML-300 y la Conexión de la calle Méjico (ML-103 de Tres Forcas) con la carretera del Polvorín. La aportación máxima del Ministerio es de 2,26 M€.

A fecha actual se ha realizado la totalidad de los pagos previstos con cargo al capítulo 7, por importe de 2,26 M€, pudiendo darse por finalizado el convenio.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Financiar actuaciones para la mejora de las carreteras de acceso a los puestos fronterizos entre España y Marruecos. Las carreteras de acceso a puestos fronterizos son de la RCE.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

4. Plazo necesario para su consecución:

Finalizado.

5. Costes previsibles para su realización:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aportará a la financiación de las actuaciones en carreteras de titularidad de la Ciudad Autónoma de Melilla un importe máximo de 2,26 M€.

Sin coste previsto para el ejercicio 2020.

6. Fuentes de financiación.

En 2018 se realizó un último pago por importe de 0,56 M€, dándose por finalizado el convenio. Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.38.453B.751.

7. Plan de acción:

El previsto en el Convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

2018

Importe certificado adecuadamente /Presupuesto total: (2,26/2,26) = 100%.

Línea de subvención sin continuidad en 2020.

Convenio con la Ciudad de Melilla para la mejora de las carreteras de acceso a los puestos fronterizos entre España y Marruecos.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Concello de Pontevedra.

1. Antecedentes:

El Convenio fue firmado en 2009 y modificado por Adenda de 23 de noviembre de 2012.

El convenio contempla la ejecución de diversas actuaciones en carreteras de titularidad estatal, que son financiadas por el Estado a través del capítulo 6 del presupuesto de la Dirección General de Carreteras y, por otra parte, incluye la realización de una obra que se transfiere en este convenio al Ayuntamiento de Pontevedra y cuya ejecución se llevará a cabo por este último con la colaboración del Ministerio en su financiación.

La actuación a financiar con cargo al capítulo 7 de la Dirección General de Carreteras es la obra de “Nuevo Acceso Sur de Pontevedra (actuación identificada como “Red arterial nuevo acceso sur, N-550)”. La aportación máxima del Ministerio es de 7,04 M€.

Debe señalarse que, si bien el tramo de vía sobre el que se actúa tiene una longitud de 1 Km, las obras a realizar tienen una complejidad técnica importante, dado que el objetivo es dotar de un nuevo Acceso a la ciudad de Pontevedra por el sur, realizando aquellas obras que permitan dotar de mayor fluidez al tráfico, facilitar el acceso a las estaciones de autobús y ferrocarril y ordenar urbanísticamente el segmento comprendido entre la Avda. de Vigo y el río Gafos. Esta obra, junto con otras tres obras ejecutadas por el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) han supuesto una mejora de la movilidad en el área metropolitana de Pontevedra, al aumentar la capacidad de un nudo de comunicación fundamental, con una media de 50.000 vehículos diarios.

Por otra parte, debe indicarse que del coste total, una parte importante, 2,4 M€, corresponde a expropiaciones, puesto que al tratarse de una vía ya incluida en el entorno urbano la valoración de los bienes a expropiar es muy superior a cuando se actúa en entorno rústico.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X		X						

Para la racionalización y mejora de la Red de Carreteras del Estado en el municipio de Pontevedra.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Convenio fue firmado en 2009, modificado por Adenda de 2012, estando a fecha de hoy finalizada la obra objeto de financiación.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste total de la actuación a financiar por capítulo 7 asciende a 7,04 M€.

El importe justificado y pagado a diciembre de 2019 es de 6,2 M€. El último pago se realizó en 2015

El importe pendiente es de 0,84 M€, no procediendo su pago al ser el coste de las actuaciones realizadas inferior al importe fijado del convenio.

El convenio debe considerarse finalizado.

*Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Concello de Pontevedra.***6. Fuentes de financiación.**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado (Capítulo VII).

Aplicación presupuestaria PGE 2017: 17.38.453B.764.

7. Plan de acción:

El previsto en el convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Tramos cedidos. 1 Km.
- Obras finalizadas. Ha finalizado la obra prevista en el convenio.

Línea de subvención sin continuidad en 2020.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Cabildo Insular de la Palma para la mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias.

1. Antecedentes:

Esta línea de subvención se inició en el ejercicio 2016. El objetivo de la misma es la realización de las obras de mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias (Roque de los Muchachos) y otras instalaciones como el Centro de Visitantes del Roque de Los Muchachos

- En 2016 se contribuyó a esta actuación con una subvención de 1 M€, vía Convenio con el Cabildo Insular de La Palma.
- En 2017 el Ministerio aportó 4 M€, vía resolución de concesión de subvención nominativa.
- En 2018 se dotaron 4 M€ para continuar colaborando con el Cabildo Insular de La Palma en esta actuación, que fueron abonados mediante concesión de subvención nominativa.
- En 2019 al haberse prorrogado los presupuestos de 2018, esta línea mantenía una dotación de 4 M€. Su concesión exigía la aprobación mediante Real Decreto, que no fue autorizado por el Ministerio de Hacienda.
- En 2020 al haberse autorizado una nueva prórroga de los presupuestos esta línea mantuvo la misma dotación de 4M€ , que no pudo tramitarse.
- En 2021 se ha aprobado una dotación de 1 M€, estando prevista la concesión de una subvención nominativa en el presente año.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Mejora de la carretera de acceso al Observatorio del Roque de Los Muchachos integrado en el Instituto de Astrofísica de Canarias.

4. Plazo necesario para su consecución:

El de finalización de las obras subvencionadas.

Las actuaciones a ejecutar con cargo a la subvención de 2018 deberán estar finalizadas y justificadas el 30 de noviembre de 2020.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste total a financiar por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asciende a 10 millones de euros.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 4 millones de euros, ejecutándose en su totalidad.

El importe previsto para 2021 es de 1 M€.

Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Cabildo Insular de la Palma para la mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.767.

7. Plan de acción:

El Gobierno de Canarias tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de la red viaria en las Islas. La Administración General del Estado colabora únicamente en la financiación, según las dotaciones consignadas en los PGE de cada año.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Obras realizadas por el Cabildo Insular de La Palma en la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias. Hasta la fecha se ha ejecutado íntegramente una obra.
- Control de obra ejecutada. Deberá reunirse la Comisión de Seguimiento prevista en el convenio de 2016 para verificar la adecuación de la inversión realizada a la finalidad de la subvención.
- Importe certificado adecuadamente /Presupuesto total. Pendiente de verificación de la justificación aportada.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de subvenciones nominativas, la de 2016 se instrumentó mediante convenio, y las de 2017 y 2018 mediante Resolución del Director General de Carreteras, actuando por delegación del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Se seguirá el mismo procedimiento para la concesión de la subvención contemplada en los Presupuestos Generales del Estado para 2021.

Financiación del Convenio con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarril.

1. Antecedentes:

Las competencias en materia de infraestructuras ferroviarias y de carreteras en la Comunidad Autónoma Illes Balears las ostenta la propia Comunidad que planifica y construye dichas infraestructuras. No obstante, la AGE participa en la construcción de alguna de ellas a través de Convenios específicos de financiación (Art. 149.1 de la Constitución y Art. 30.4 y 5 del Estatuto de Baleares de 2007).

A partir de esta modificación del Estatuto de 2007, se comenzó a suscribir una serie de convenios para realizar inversiones por parte del Estado, en desarrollo de la Disposición transitoria 9ª del mencionado Estatuto, financiados a través del presupuesto del Ministerio de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Desde entonces, se han suscrito convenios para articular la financiación de inversiones en materia ferroviaria en los años 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2015. En los últimos años, no se ha podido materializar ninguna subvención destinada a estas inversiones.

Para los ejercicios futuros se prevé la suscripción de un Convenio de carácter plurianual para la cofinanciación al 50 % de diversas actuaciones ferroviarias incluidas en el Plan Director de Movilidad de las Islas Baleares. Se trataría en concreto de cofinanciar la ampliación del Tranvía de Palma hacia el Aeropuerto, y la ampliación del Metro hasta Son Espases y el Parc Bit. El importe máximo estimado de la subvención sería de unos 100 M€ en un período de unos 10 años.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. En este caso, se trata del desarrollo de infraestructuras en materia de transporte por ferrocarril.

Mediante el Real Decreto 2232/1993, de 17 de diciembre, se transfirieron a la Comunidad Autónoma de Baleares las competencias en materia de transporte por ferrocarril, hasta ese momento atribuidas al Estado; no obstante, atendiendo a que la insularidad como hecho diferencial es merecedora de protección especial, se realiza la inversión del Estado, tal como se recoge en la disposición transitoria novena del Estatuto de Autonomía de Baleares.

Las actuaciones en materia de ferrocarril contemplan las inversiones necesarias para la apertura de nuevas líneas de ferrocarril.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X	X	X	X				

El objetivo general que se persigue con esta actuación es colaborar en la mejora de los transportes ferroviarios de Baleares.

El desarrollo de la red ferroviaria, además de contribuir a la articulación de la ciudad de Mallorca y su entorno, debe potenciar el ferrocarril como complemento importante y alternativa real al transporte por carretera, obteniéndose los correspondientes beneficios en términos de circulación y de impacto ambiental. El trasvase de usuarios del transporte por carretera hacia el ferrocarril contribuirá significativamente a la

Financiación del Convenio con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarril.

descongestión del tráfico en aquéllas a la reducción del consumo de territorio y de energía, así como a la utilización de un medio de transporte más respetuoso con el entorno, seguro y eficiente.

4. Plazo necesario para su consecución:

Se prevé la suscripción de un Convenio de carácter plurianual, por un plazo de unos 10 años, para la cofinanciación de diversas actuaciones ferroviarias incluidas en el Plan Director de Movilidad de las Islas Baleares actualmente en tramitación. El importe máximo estimado de la subvención sería de unos 100 M€ en un período de unos 10 años.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado para los ejercicios 2018, 2019 y 2020, fue de 3.940.000 euros, quedando sin ejecutar.

El importe estimado asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad total de 10.000.000.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.40.453A.751.

7. Plan de acción:

La subvención nominativa se instrumentará a través de un convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Baleares en el que se establecerá el ámbito concreto de actuaciones, y los compromisos de ambas administraciones. La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria actúa como órgano gestor.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comunidad Autónoma deberá justificar y certificar la realización del gasto en el seno de una Comisión de Seguimiento. Se proponen como indicadores:

- Nº de proyectos subvencionados
- Grado de ejecución del presupuesto. Importes certificados y justificados en relación con el presupuesto total.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, finalista, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio de colaboración.

Financiación del Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife en materia de ferrocarril.

1. Antecedentes:

Las competencias en materia de infraestructuras ferroviarias las ostenta la propia Comunidad que planifica y construye dichas infraestructuras. La A.G.E. no participa en su construcción, pero sí en la financiación de alguna de ellas a través de convenios.

Desde el año 2009, se ha venido suscribiendo con carácter anual, salvo alguna excepción, un convenio para la financiación de infraestructuras ferroviarias en Tenerife, financiando la aportación con cargo el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. En este caso, se trata del desarrollo de infraestructuras en materia de transporte por ferrocarril.

El Estatuto de Autonomía de Canarias atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, competencia que, a su vez, ha sido transferida a los Cabildos Insulares mediante la Ley 8/2001, de 3 de diciembre; por su parte, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene entre sus objetivos potenciar el papel del ferrocarril en el sistema de transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X	X		X				

La subvención tiene por objetivo la definición de una red ferroviaria en la isla de Tenerife, mediante la realización de los estudios y proyectos precisos para ello, incluyendo aquellos encaminados a la adaptación y reorganización del resto de modos de transporte público al ferrocarril, y las adquisiciones o expropiaciones de terrenos.

Concretamente, la aportación se destinará a la continuación de los trabajos relativos a la línea ferroviaria del Tren del Norte, a la red tranviaria, y especialmente a la línea de ferrocarril convencional Tren del Sur, en cuya definición se contemplan los siguientes objetivos generales:

- Una mejora de la vertebración territorial en el ámbito insular de Tenerife, facilitando la comunicación de la población residente, mayoritaria en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del sur.
- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Discriminación positiva a favor del transporte público.
- Facilitar el acceso de toda la población a los servicios, acercando la infraestructura a las poblaciones, núcleos y equipamientos a los que tiene que dar servicio.

4. Plazo necesario para su consecución:

La presente subvención hace referencia únicamente a la transferencia anual correspondiente al año 2020, pagadera dentro del ejercicio presupuestario en el que esta consignada una vez que la actividad haya sido

Financiación del Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife en materia de ferrocarril.

realizada y certificada por la autoridad insular ante la comisión de seguimiento que se contemple en el convenio de colaboración.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para los ejercicios 2018, 2019 y 2020, fue de 5.000.000 euros, quedando sin ejecutar.

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad total de 5 millones de euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.40.453A.762.

7. Plan de acción:

La subvención nominativa se instrumentará a través de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Cabildo Insular de Tenerife en el que se establecerá el ámbito concreto de actuaciones, y los compromisos de ambas administraciones. La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria actúa como órgano gestor.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El Cabildo Insular deberá justificar y certificar la realización del gasto en el seno de una Comisión de Seguimiento. Se proponen como indicadores:

- nº de proyectos subvencionados,
- km. de vía proyectados,
- Importes certificados y justificados en relación con el presupuesto total.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, finalista, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio de colaboración.

Financiación del Convenio con el Cabildo Insular de Gran Canaria en materia de ferrocarril.

1. Antecedentes:

Las competencias en materia de infraestructuras ferroviarias las ostenta la propia Comunidad que planifica y construye dichas infraestructuras. La AGE no participa en su construcción, pero sí en la financiación de alguna de ellas a través de convenios.

Desde el año 2009, se ha venido suscribiendo con carácter anual, salvo alguna excepción, un convenio para la financiación de infraestructuras ferroviarias en Tenerife, financiando la aportación con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte. En este caso, se trata del desarrollo de infraestructuras en materia de transporte por ferrocarril.

El Estatuto de Autonomía de Canarias atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, competencia que, a su vez, ha sido transferida a los Cabildos Insulares mediante la Ley 8/2001, de 3 de diciembre; por su parte, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene entre sus objetivos potenciar el papel del ferrocarril en el sistema de transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X	X		X				

La subvención tiene por objetivo la definición de una red ferroviaria en la isla de Gran Canaria, mediante la realización de los estudios y proyectos precisos para ello, incluyendo aquellos encaminados a la adaptación y reorganización del resto de modos de transporte público al ferrocarril, y las adquisiciones o expropiaciones de terrenos.

Concretamente, la aportación se destinará a la continuación de los trabajos relativos a la Línea de Ferrocarril Convencional Tren del Sur. En cuya definición se contemplan los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la calidad y sostenibilidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la isla, actualmente con alto grado de congestión, ofreciendo rapidez, comodidad, fiabilidad y seguridad a los usuarios y ahorro económico por utilizar energías sostenibles.
- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Discriminación positiva a favor del transporte público.
- Facilitar el acceso de toda la población a los servicios, acercando la infraestructura a las poblaciones, núcleos y equipamientos a los que tiene que dar servicio.

4. Plazo necesario para su consecución:

La presente subvención hace referencia únicamente a la transferencia anual correspondiente al año 2021, pagadera dentro del ejercicio presupuestario en el que está consignada una vez que la actividad haya sido

Financiación del Convenio con el Cabildo Insular de Gran Canaria en materia de ferrocarril.

realizada y certificada por la autoridad insular ante la comisión de seguimiento que se contemple en el convenio de colaboración.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para los ejercicios 2018, 2019 y 2020, fue de 5.000.000 euros, quedando sin ejecutar.

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad total de 5 millones de euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.40.453A.763.

7. Plan de acción:

La subvención nominativa se instrumentará a través de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Cabildo Insular de Gran Canaria en el que se establecerá el ámbito concreto de actuaciones, y los compromisos de ambas administraciones. La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria actúa como órgano gestor.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El Cabildo deberá justificar y certificar la realización del gasto en el seno de una Comisión de Seguimiento. Se propone como indicadores el nº de proyectos subvencionados y los km. de vía proyectados, así como el coste certificado y justificado en relación con el importe pagado.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, finalista, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio de colaboración.

Financiación del Convenio con la Comunidad de Castilla y León para potenciación de las infraestructuras industriales en Villadangos del Páramo.

1. Antecedentes:

En diciembre de 2018 se suscribe un Marco General de Actuación, para el impulso del proyecto de reindustrialización de la actividad de Villadangos del Páramo, entre cuyas actuaciones estaba prevista la promoción de una infraestructura logística ferroviaria contemplada dentro del Plan territorial, que permitiera el acceso directo de producto final desde la unidad productiva al ferrocarril y que pudiera servir a industrias de este enclave de Villadangos.

En virtud de dicho acuerdo suscrito corresponde a la Administración del Estado (Transportes e Industria) hacerse cargo del coste del ramal ferroviario, imprescindible para la viabilidad del proyecto.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

En este caso, se trata del desarrollo de una infraestructura ferroviaria que no pertenece a la red ferroviaria de interés general.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X	X		X				

La subvención tiene por objetivo la construcción de un ramal ferroviario que conecte la línea de ferrocarril León-La Coruña con el polígono industrial de Villadangos del Páramo (León). Esta obra salvará mediante sendos pasos elevados, la carretera N-120 y la autopista AP-71, garantizándose así la intermodalidad ferroviaria de dicho polígono industrial.

Este proyecto "promoverá y facilitará" el desarrollo de la actividad industrial, permitiendo la creación de un entorno "más atractivo" para la implantación de nuevas empresas y el funcionamiento de las ya instaladas al habilitar su intermodalidad ferroviaria.

Asimismo, se reducirá la dependencia de la industria existente, y de las que puedan implantarse en el futuro, del transporte motorizado por carretera, en línea con los objetivos de la política común europea de transporte, minorando el tráfico de vehículos pesados por la AP-71 y la CN-120.

4. Plazo necesario para su consecución:

La presente subvención hace referencia únicamente a la transferencia anual correspondiente al año 2021, pagadera dentro del ejercicio presupuestario en el que está consignada una vez que la actividad haya sido realizada y certificada por la Junta de Castilla y León, ante la comisión de seguimiento que se contemple en el convenio de colaboración.

5. Costes previsibles para su realización:

Según el proyecto redactado el importe de la actuación es algo inferior a los 15 M€, con una ejecución prevista de dos años. por lo que habrá que aplicar 7M€ al año

Financiación del Convenio con la Comunidad de Castilla y León para potenciación de las infraestructuras industriales en Villadangos del Páramo.

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad total de 7 millones de euros, 5 M€ de los cuales corresponde al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y 2M€ corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.40.453A.754.

7. Plan de acción:

La subvención nominativa se instrumentará a través de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Junta de Castilla y León, en el que se establecerá los compromisos de las distintas administraciones. La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria actúa como órgano gestor por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Junta de Castilla y León deberá justificar y certificar la realización del gasto en el seno de una Comisión de Seguimiento. Se propone como indicadores los km. de vía proyectados, así como el coste certificado y justificado en relación con el importe pagado.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, finalista, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio de colaboración.

Convenio con Murcia - Autovía Zeneta - Santomera.

1. Antecedentes:

En 2006 se firmó un Protocolo entre Murcia y el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) en el que se estableció que el Ministerio desarrollaría 3 vías de alta capacidad que confluirían en el enlace de Zeneta donde termina la autovía autonómica RM-1 (San Javier – Zeneta). Se trata de la autovía del Reguerón (MU-30), la autopista AP-37 Murcia–Alicante y la Autovía Zeneta–Santomera (denominada Autovía del Bancal), de conexión de las anteriores con la A-7.

El Ministerio inició entonces la redacción del proyecto de la autovía Zeneta – Santomera, de conexión entre la autovía del Reguerón y la A-7, procurando aprovechar un anteproyecto de la Comunidad Autónoma, con algunas modificaciones. Sin embargo, en 2010, ambas Administraciones acordaron finalmente que esta autovía fuera llevada a cabo por la Comunidad Autónoma Región de Murcia, debido a que la funcionalidad que adquiriría la solución demandada por el territorio no justificaba la declaración de interés general para integrarse en la Red de Carreteras del Estado. Para ello, se firmó, en diciembre de 2010, una adenda al Protocolo de 2006 por la que el Ministerio se compromete a aportar a la región de Murcia un total de 110 M€ para las expropiaciones y las obras, siendo la autovía construida y explotada por la Comunidad Autónoma.

A la autovía RM-1 se la conoce comúnmente como autovía del Bancal porque viene desde San Javier, en la costa del Mar Menor, y finaliza en un Bancal, lugar donde tendría continuidad con la autovía Zeneta-Santomera.

Para llevar a cabo esta actuación se firmó el 6 de noviembre de 2017 un Protocolo, con el objeto de establecer los términos de colaboración entre el Ministerio y la Región de Murcia.

Los PGE-2018 contemplaban una dotación para esta finalidad por importe de 11,3 M€, que fueron abonados como subvención nominativa.

El Presupuesto prorrogado de 2018 para 2019 contempla igualmente una dotación de 11,3 M€.

En 2019 al haberse prorrogado los presupuestos de 2018, esta línea mantenía una dotación de 11,3 M€. Su concesión exigía la aprobación mediante Real Decreto, que no fue autorizado por el Ministerio de Hacienda.

En 2020 al haberse autorizado una nueva prórroga de los presupuestos esta línea mantuvo la misma dotación de 11,3 M€. No obstante, la previsión de dotación en la propuesta de Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio es de 48,7 M€. Por tratarse de un presupuesto prorrogado no pudo tramitarse la concesión de esta subvención.

En los presupuestos para 2021 se contempla una dotación de 5 M€ que se tramitará mediante resolución nominativa.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Con el Protocolo que se firmó el 6 de noviembre de 2017, ambas partes consideran adecuado al interés general del Estado y de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la ejecución y explotación de

Convenio con Murcia - Autovía Zeneta - Santomera.

tramo: Alquerías-Santomera de la autovía RM-1 entre San Javier y Santomera, que discurrirá por el corredor paralelo a la carretera autonómica MU-303 y que conectará la futura autovía del Reguerón a la altura de Alquerías con la autovía A-7 en Santomera.

4. Plazo necesario para su consecución:

En principio, el periodo establecido en Protocolo es de 3 años (2018-2020). No obstante a la vista de la situación actual del proyecto, su ejecución exigirá un plazo mayor de desarrollo.

5. Costes previsibles para su realización:

La financiación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se promoverá por importe acumulado máximo de 110 M€ mediante subvenciones nominativas año a año, distribuidos entre los ejercicios 2018 a 2020, con la siguiente dotación anual máxima:

- 2018: 11,3 M€
- 2019: 48,7 M€
- 2020: 50 M€

Como se ha señalado la prórroga para 2019 del presupuesto de 2018 ha impedido la dotación del importe previsto conforme al detalle arriba reflejado.

Idéntica situación se produce en 2020, al haberse prorrogado los presupuestos de 2018.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 11,3 millones de euros, ejecutándose en su totalidad.

La partida prevista para 2021 es de 5 M€.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los PGE de cada año.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.759.

7. Plan de acción:

El Protocolo firmado el 6 de noviembre de 2017, establece que las expropiaciones de los terrenos, la licitación, la dirección y la ejecución de las obras corresponden a la Comunidad Autónoma. El Ministerio se compromete a aportar 110 M€. Los costes que superen esta cantidad serán por cuenta de la Comunidad Autónoma.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Las obras se ejecutarán por parte de la Comunidad Autónoma, por lo que el control del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana será aportar las cantidades acordadas cada año.

- Grado de ejecución de las obras: Hasta la fecha no se ha aportado justificación.

9. Procedimiento de concesión:

Subvenciones nominativas anuales.

Convenio con el Ayuntamiento de Las Palmas. Proyecto Metro Guagua.

1. Antecedentes:

El objeto que tiene esta subvención es el de coadyuvar a la financiación del proyecto específico consistente en la estación para el sistema de transporte municipal de alta capacidad ubicada en Hoya de la Plata y modificación del trazado del enlace y accesos en Las Palmas de Gran Canaria relacionado con la implantación de un sistema segregado de autobús de tránsito rápido integrado en la red de transporte público (Metroguagua).

Esta línea de subvención se ha iniciado en 2017, teniendo una estimación total de 40 M€, distribuido en 4 anualidades. No habiendo podido realizarse el pago en 2019, el desarrollo de esta línea deberá ampliarse en el tiempo.

En 2017 se realizó al Ayuntamiento de Las Palmas un pago por importe de 5 M€, mediante concesión de subvención nominativa.

En 2018 se realizó al Ayuntamiento de Las Palmas un pago por importe de 10 M€, mediante concesión de subvención nominativa.

En 2019 al haberse prorrogado los presupuestos de 2018, esta línea mantenía una dotación de 10 M€. Su concesión exigía la aprobación mediante Real Decreto, que no fue autorizado por el Ministerio de Hacienda. En 2020 al haberse autorizado una nueva prórroga de los presupuestos esta línea mantuvo la misma dotación de 10 M€, que no ha podido tramitarse por tratarse de presupuestos prorrogados.

En los presupuestos para 2021 se contempla una dotación de 1 M€, que se tramitará mediante resolución nominativa.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Para optimizar la oferta de movilidad y afrontar de una manera coordinada la financiación de los costes de las diferentes infraestructuras que permitan lograr mejora la movilidad de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana articula a través de los Presupuestos Generales del Estado el mecanismo de financiación de la mencionada infraestructura.

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X		X	X	X				

Financiación de un sistema de autobús de tránsito rápido integrado tipo Bus Rapid Transit (BRT, más conocido como “Metroguagua”). Es un sistema de guaguas de alta calidad basado en el tránsito rápido, cómodo y rentable, mediante infraestructuras segregadas que aportan prioridad de paso. (Plataformas segregada de carril-bus, prioridad semafórica en intersecciones, estaciones y paradas confortables, seguras y protegidas, sistema de control centralizado e ITS, información en tiempo real...).

4. Plazo necesario para su consecución:

4 años (2017-2020). Si bien este era el plazo estimado de desarrollo de esta línea de subvención la imposibilidad de realizar el pago de 2019, supondrá la ampliación del tiempo de ejecución de la misma.

Convenio con el Ayuntamiento de Las Palmas. Proyecto Metro Guagua.

Las actuaciones a ejecutar con cargo a la subvención de 2017 deberán estar finalizadas y justificadas el 22 de noviembre de 2020.

Las actuaciones a ejecutar con cargo a la subvención de 2018 deberán estar finalizadas el 30 de noviembre de 2022 y justificadas el 28 de febrero de 2023.

5. Costes previsibles para su realización:

En principio, se planteaba la colaboración del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana mediante una aportación total de 40 M€, repartidos en 4 años (2017-2020), mediante subvenciones anuales nominativas. Al no haberse podido abonar la subvención prevista en 2019, la previsión actual es la siguiente:

CONVENIO METROGUAGUA		
DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIAS		
2017	5 M€	Pagados
2018	10 M€	Pagados
2021	1 M€	
2022	5 M€	
2023	10 M€	
2024	9 M€	

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 10 millones de euros, ejecutándose en su totalidad.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los PGE de cada año establecerá las necesidades financieras de la actuación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.768.03.

7. Plan de acción:

En la isla de Gran Canaria, desde que se definiera por el Gobierno de Canarias el modelo del Eje Transinsular de Transportes, como herramienta para conseguir una mejora de la movilidad intra e interinsular, así como con el exterior, se han venido desarrollando una serie de actuaciones para implementar este concepto, entre las que cabe destacar las inversiones que se han venido realizando, parcialmente financiadas por la Administración General del Estado, para la puesta en marcha de un sistema ferroviario que recorrería toda la fachada oriental de la isla, desde el centro de la capital insular, en el norte, hasta el corazón de la zona turística, en el sur; y en este marco la METROGUAGUA juega un papel importante dentro de esta gran infraestructura de conexión de los principales centros urbanos de la isla, pues complementarí al tren en su penetración en Las Palmas GC, facilitando la consolidación de este sistema, mejorando el servicio al usuario y reduciendo los costes y tiempos de implantación del mismo.

*Convenio con el Ayuntamiento de Las Palmas. Proyecto Metro Guagua.***8. Indicadores de seguimiento y evaluación:**

Avances realizados por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en el proyecto “Metroguagua”. Para ello, se hace una propuesta de resolución de concesión por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento se compromete a ejecutar los tramos del proyecto que se definan. A fecha actual el Ayuntamiento no ha presentado justificación de la inversión realizada.

9. Procedimiento de concesión:

Subvenciones nominativas.

Convenio con la Generalitat de Cataluña sobre la B-23.

1. Antecedentes:

En los PGE-17 se incluyó una dotación de 1 M€ para este Convenio, pendiente de suscribir, en el que se trabajará en 2018 y en ejercicios futuros. Por tanto, constituye una nueva línea de subvención.

Los PGE-2018 contemplaban una dotación para esta finalidad de 2 M€, si bien no llegó a materializarse el convenio.

Los Presupuestos de 2018 prorrogados para 2019 contemplaban igualmente una dotación de 2 M€.

En 2020 al haberse autorizado una nueva prórroga de los presupuestos esta línea mantiene la misma dotación de 2 M€, dotación que se mantiene en los Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio. Se ha alcanzado un acuerdo sobre el texto del convenio habiéndose iniciado la tramitación del mismo.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X		X						

Cesión por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a la Generalitat del tramo de la B-23 entre el entronque con la A-2 hasta la avenida Diagonal de Barcelona.

De esta manera sería posible que la Generalitat y los Ayuntamientos aledaños puedan planear las actuaciones que se están demandando (carril bus, adecuación urbana del vial como prolongación de la avenida Diagonal de Barcelona) con total libertad, al no tener que supeditarse a la normativa estatal de carreteras.

4. Plazo necesario para su consecución:

El que se determine en el Convenio que es necesario suscribir entre las partes.

5. Costes previsibles para su realización:

Los importes presupuestados para los ejercicios 2018, 2019 y 2020, fueron de 2 millones de euros, quedando sin ejecutar.

La aportación estimada por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a este Convenio es de 14,18 M€, estando previsto en 2021 un importe de 2 M€.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los PGE.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.752.

7. Plan de acción:

El que establezca el Convenio.

Convenio con la Generalitat de Cataluña sobre la B-23.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Acuerdo de cesión del tramo de la B-23.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

A la Comunidad Foral de Navarra para la financiación de las compensaciones derivadas de la eliminación del peaje a los usuarios de vehículos ligeros (clase I), con dispositivo de telepeaje (Vía T), en la autopista de Navarra AP-15 que realicen trayectos de ida y vuelta en las mismas veinticuatro horas.

1. Antecedentes:

La Comunidad Foral de Navarra otorgó a Autopistas de Navarra, SA (Audenasa) el contrato de concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de Navarra, AP-15, en el año 1973. Desde el año 1990 el Gobierno de Navarra y Audenasa han suscrito diversos convenios para la aplicación y desarrollo de una política comercial de descuentos a los usuarios de la autopista AP-15.

En los PGE de 2018 se dotó la partida presupuestaria 17.20.441M.450 “Convenio con la Comunidad Foral de Navarra para compensar el coste de aplicar a los usuarios de vehículos ligeros (clase I) en la AP-15 con dispositivo OBE Vía-T, los descuentos correspondientes con el objetivo de que los trayectos realizados en las mismas 24 horas no supongan coste para los usuarios” con un importe de 12.000.000,00 euros.

Con fecha 28 de diciembre de 2018 se dictó resolución de concesión de subvención nominativa a la Comunidad de Navarra por importe de 12.000.000,00 €. Posteriormente, el 23 de enero de 2019, el Gobierno de Navarra aprobó un Acuerdo por el que se aprueba la aplicación temporal de un descuento adicional a vehículos ligeros en la autopista AP-15 así como el convenio a suscribir entre el Gobierno de Navarra y la sociedad concesionaria en el que se fijan los términos de esta aplicación.

2. Áreas de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre.

Las ayudas se dirigen a potenciar el uso habitual de la autopista AP-15 por los vehículos ligeros, de forma que la circulación por la misma no suponga coste para aquellos que realicen trayectos de ida y vuelta en 24 horas entre la misma estación de peaje, y abonen el mismo con dispositivo de telepeaje (Via T).

La subvención financia las compensaciones que la Comunidad Foral de Navarra tiene que afrontar como consecuencia de las reducciones adicionales de peaje por habitualidad que Audenasa aplica de acuerdo con el nuevo convenio.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

A la Comunidad Foral de Navarra para la financiación de las compensaciones derivadas de la eliminación del peaje a los usuarios de vehículos ligeros (clase I), con dispositivo de telepeaje (Vía T), en la autopista de Navarra AP-15 que realicen trayectos de ida y vuelta en las mismas veinticuatro horas.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención se encuentra vigente desde el 1 de enero de 2019 y se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2023.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste previsto es de 12.000.000 euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) a través de los Presupuestos Generales del Estado de 2018, con cargo a la aplicación presupuestaria: 17.20.441M.450 “Convenio con la Comunidad Foral de Navarra para compensar el coste de aplicar a los usuarios de vehículos ligeros (clase I) en la AP-15 con dispositivo OBE Vía-T, los descuentos correspondientes con el objetivo de que los trayectos realizados en las mismas 24 horas no supongan coste para los usuarios”.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.20.441M.450.

7. Plan de acción:

En la resolución de concesión de subvención directa se establecen las condiciones en que la misma se otorga.

Se estipula que dicha subvención no tendrá incidencia sobre la determinación de la aportación económica de Navarra a las cargas generales del Estado regulada en el Convenio Económico.

En lo que se refiere a la subvención en sí, el Gobierno de Navarra, como beneficiario de la misma, deberá tramitarla y gestionarla, así como adoptar las medidas necesarias, tanto de carácter normativo como en el ámbito de la gestión que procedan, a fin de que la sociedad concesionaria de la autopista AP-15 pueda efectuar las reducciones de peaje que correspondan.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El Gobierno de Navarra deberá acreditar las compensaciones otorgadas a Audenasa que se financien con la subvención concedida, así como el cumplimiento de la finalidad de la subvención. A tal fin se aportará, entre otros, un informe emitido por la Intervención u órgano competente de la Comunidad Foral de Navarra.

A la Comunidad Foral de Navarra para la financiación de las compensaciones derivadas de la eliminación del peaje a los usuarios de vehículos ligeros (clase I), con dispositivo de telepeaje (Vía T), en la autopista de Navarra AP-15 que realicen trayectos de ida y vuelta en las mismas veinticuatro horas.

El Gobierno de Navarra ha justificado los importes abonados hasta noviembre de 2020, que alcanzan un importe de 4.365.637,73 €, con una media mensual en 2019 de 205.113,52 € y en 2020, a falta del mes de diciembre, de 173.115,95 €.

9. Procedimiento de concesión:

Subvenciones nominativas de concesión directa.

Compensación por la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en enlaces de La Rioja de la Autopista Bilbao-Zaragoza.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre, modificó la concesión de la autopista AP-68, estableciendo la gratuidad para todos los tipos de vehículos entre Cenicero y Agoncillo (variante de Logroño); y para los vehículos ligeros que realicen recorridos de ida y vuelta en 24 horas con origen y destino en dos enlaces comprendidos entre los de Haro y Alfaro, ambos inclusive.

Estas medidas se aplican desde final del año 2009, habiendo ido aumentando cada año el número de vehículos que se acogen a ellas, descargando a la carretera convencional de los mismos. En lo que se refiere al tramo de la variante de Logroño hay un incremento superior a 1.000 vehículos pesados al día respecto de los tramos contiguos.

2. Áreas de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-68 por la exención del peaje de los movimientos con origen en el enlace de Cenicero, Navarrete, Logroño o Agoncillo y destino en cualquiera de ellos, o a la inversa; y los de vehículos ligeros que realicen trayectos de ida y vuelta con origen y destino en dos enlaces de la autopista Bilbao-Zaragoza comprendidos entre los enlaces de Haro y Alfaro, ambos inclusive, siendo el trayecto de vuelta el inverso del de ida y realizándose éste en las 24 horas siguientes y el sistema de pago sea Vía T.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Incrementar la utilización de la autopista y establecer como una funcionalidad de ésta su uso como circunvalación de la ciudad de Logroño.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención, vigente desde el 1 de enero de 2010 se extenderá hasta el final del período concesional de la autopista AP-68 (año 2027).

5. Costes previsibles para su realización:

El coste previsto en 2021 es de 4.594.530 euros.

Con cargo al presupuesto de 2018 se abonaron 4.238.120 euros por esta compensación, correspondiendo 3.240.383,775 euros a vehículos ligeros y el resto, 997.736 euros, a pesados.

Por 2019 se abonaron 3.525.702,05, correspondiendo un 75% a vehículos ligeros, un 2% a vehículos pesados 1 un 23% a pesados 2.

En 2020, se abonaron 4.871.925,13 euros, 67% de los cuales son por descuentos a ligeros, 2% por descuentos a pesados 1 y 31% a pesados 2.

Compensación por la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en enlaces de La Rioja de la Autopista Bilbao-Zaragoza.

Estas cantidades corresponden al 50 por 100 de la medida, ya que la financiación del convenio se realiza a partes iguales entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de La Rioja.

Se significa que los tránsitos de vehículos pesados que se abonan con cargo a este convenio se han visto afectados por la aprobación del Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre, cuyas medidas han sido ratificadas por el RD 757/2019, de 27 de diciembre, que aprueba bonificaciones de peaje al grupo tarifario pesados 2 superiores a los aprobados en el R.D. 2027/2009, de 23 de diciembre, y en un tramo de autopista mayor, Tudela-Zambrana, en el que está englobado el tramo Haro-Alfaro, a la par que se establece la prohibición de circular a vehículos pesados de gran tonelaje en las carreteras convencionales del itinerario alternativo.

6. Fuentes de financiación:

Aportación presupuestaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado (aplicación presupuestaria 17.20.441M.470.00. Por la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en enlaces de La Rioja de la Autopista Bilbao-Zaragoza); y del Gobierno de La Rioja, a partes iguales.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.00.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, y aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se establecen los términos para la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en los enlaces de dicha autopista que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja. (BOE de 29 de diciembre de 2009). El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Es una aportación nominativa y recurrente establecida en un convenio aprobado por Real Decreto. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados y el tipo de vehículos, además del coste real anual por el establecimiento de la exención de peaje.

En el año natural de 2018 se han bonificado 7.107 tránsitos por día, siendo de ligeros 6.966 tránsitos y 142 de pesados 1. Y en el de 2019 7.200 tránsitos por día, siendo de ligeros 7.061 tránsitos y 139 de pesados 1. Además, se repercutieron 1.358 tránsitos por día de pesados 2 a este convenio.

En 2020, los tránsitos bonificados por día fueron 5.934, siendo de ligeros 5.806 y 128 de pesados 1. Se repercutieron 1.277 tránsitos diarios de pesados 2.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en el Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, y aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se establecen los términos para la exención del peaje de los movimientos con origen y

Compensación por la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en enlaces de La Rioja de la Autopista Bilbao-Zaragoza.

destino en los enlaces de dicha autopista que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja. (BOE de 29 de diciembre de 2009). Con la aprobación del citado real decreto por el Consejo de Ministros se autorizó el gasto que conllevaba en ejercicios futuros. Con esos importes autorizados, anualmente se establece la dotación de la partida presupuestaria correspondiente creada al efecto, a cargo de la cual se abona el monto de la subvención una vez establecida ésta. Este importe anual se actualiza por la diferencia con el tipo de IVA de su aprobación y por la diferencia del coeficiente anual de la revisión de tarifas respecto al utilizado para el cálculo de los importes del gasto aprobado.

Compensaciones por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Zaragoza y Gallur, según Convenio.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre, estableció la exención del peaje de los movimientos de ida de vehículos ligeros en recorridos de ida y vuelta entre Zaragoza y Gallur de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza.

Posteriormente el Real Decreto 920/2013, de 22 de noviembre, estableció una bonificación del 25 por 100 al peaje de los vehículos pesados, en los mismos recorridos.

Se ha cumplido el objetivo de disminuir el tráfico del itinerario alternativo, ya que el número de vehículos ligeros y pesados acogidos a la medida ha ido aumentando desde el inicio de la aplicación de la misma. Los tránsitos de vehículos ligeros se producen fundamentalmente en días laborables.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-68 por la exención del peaje para vehículos ligeros en la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, concretamente, exención de peaje del viaje de ida para los vehículos ligeros, en los trayectos de ida y vuelta con origen y destino en dos enlaces de la autopista AP-68, comprendidos entre las estaciones de peaje coincidentes con las salidas números 19 (Gallur) y 22 (Zaragoza), ambas inclusive, y con retorno en las 24 horas siguientes al tránsito de origen, con las condiciones de que el sistema de pago sea el de peaje dinámico o telepeaje (sistema Vía T) y que el origen del tránsito de ida debe coincidir con el destino del de vuelta y viceversa.

Asimismo, se aplica una bonificación del 25% al peaje de los vehículos pesados en los recorridos internos entre los enlaces reseñados en el párrafo anterior, cuando dicho peaje se abone con telepeaje.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Profundizar en la mejora del tráfico de la zona, especialmente en la carretera N-232 entre Alagón y Mallén al derivar a la autopista AP-68 vehículos ligeros que realizan habitualmente el recorrido de ida y vuelta entre las citadas localidades en un escenario temporal de 24 horas.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención se extenderá hasta el final del período concesional de la autopista AP-68 (año 2027).

5. Costes previsible para su realización:

El coste previsto en 2021 es del orden de 3.900.000 euros. En este convenio el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abona el importe del viaje de ida de los vehículos ligeros y el Gobierno de Aragón el del viaje de vuelta, en los trayectos de ida y vuelta, realizados en 24 horas.

La compensación abonada en 2018 asciende a 2.742.136 euros, en 2019 asciende a 2.935.670,51 euros. En 2020, se abonaron 2.560.684,12 euros por bonificaciones a vehículos ligeros.

Compensaciones por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Zaragoza y Gallur, según Convenio.

En cuanto a las bonificaciones a vehículos pesados, se han visto igualmente afectadas por el Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre, necesitándose un cambio normativo para su abono.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, abonará el 80 por 100 del peaje de ida no satisfecho por los vehículos ligeros, corriendo a cargo de la sociedad concesionaria el importe restante. Asimismo, como contraprestación de la bonificación del peaje a los vehículos pesados, abonará la parte del peaje no satisfecho por estos vehículos, hasta un máximo de 1.000.000 de euros anuales, de 2013.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.01. Por bonificaciones en el peaje de los recorridos entre Zaragoza y Gallur, según Convenio.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, por el que se establecen los términos para la exención de peaje de los movimientos de ida en los recorridos entre Zaragoza y Gallur de la Autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza. (BOE de 15 de octubre de 2009); y en el Real Decreto 920/2013, de 22 de noviembre, por el que se aprueba la adenda a incorporar al convenio reseñado (BOE de 16 de diciembre de 2013).

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Es una aportación nominativa y recurrente establecida en un convenio aprobado por Real Decreto. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados y el tipo de vehículos, además del coste real anual por el establecimiento de la gratuidad del peaje.

En el año natural de 2018 se han bonificado una media de 2.685 tránsitos al día, y en el de 2019 una media de 2.834 tránsitos al día.

En 2020, los tránsitos de ida bonificados fueron 2.290 al día.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en los Reales Decretos 1574/2009, de 9 de octubre, y RD 920/2013, de 22 de noviembre, por los que se aprueban el convenio y la adenda reseñados anteriormente. Con la aprobación de los citados reales decretos por el Consejo de Ministros se autorizó el gasto que conllevaba en ejercicios futuros. Con esos importes autorizados, anualmente se establece la dotación de la partida presupuestaria correspondiente creada al efecto, a cargo de la cual se abona el monto de la subvención una vez establecida ésta.

Compensación por las reducciones de peaje en la autopista AP-68 a su paso por La Rioja, según Convenio.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 584/2014, de 4 de julio, modificó la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, estableciendo una bonificación del peaje adicional a la establecida en el Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre, para los movimientos con origen y destino en enlaces de la misma dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Así, se bonifica el 50 por 100 del peaje a los vehículos ligeros (los que no realizan ida y vuelta) y a los pesados que realicen recorridos internos en el tramo Haro-Alfaro de la autopista AP-68, incluyendo la exención en la parte del itinerario en la que actualmente está establecida.

El número de tránsitos acogidos a esta bonificación va aumentando cada ejercicio.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, por bonificaciones en el tramo Haro-Alfaro del 50 por 100 en los peajes a los vehículos ligeros y pesados que realicen recorridos internos al mismo y que no estén incluidos en los contemplados como exentos de peaje en el convenio aprobado por el Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Profundizar en la mejora del tráfico de la zona.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención se extenderá hasta el final del período concesional de la autopista AP-68 (año 2027).

5. Costes previsibles para su realización:

La dotación en el presupuesto 2021 asciende a la cantidad de 1.306.540 €, siendo éste el orden de magnitud que se considera se precisa para el abono del importe correspondiente a 2021.

Se abonaron 942.258 euros con cargo al presupuesto de 2018, y 964.927,49 euros con cargo al de 2019. 2020, se pagaron 762.130,47 euros.

En cuanto a las bonificaciones a vehículos pesados 2, se han visto igualmente afectadas por el Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.03. Por las reducciones de peaje en la autopista AP-68 a su paso por La Rioja, según Convenio.

Compensación por las reducciones de peaje en la autopista AP-68 a su paso por La Rioja, según Convenio.**7. Plan de acción:**

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 584/2014, de 4 de julio, por el que se modifica la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, y aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se establecen los términos para las bonificaciones a aplicar a los movimientos con origen y destino en los enlaces comprendidos en el tramo Haro-Alfaro de la misma.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Es una aportación nominativa y recurrente establecida en un convenio aprobado por Real Decreto. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados y el tipo de vehículos, además del coste real anual por el establecimiento de la gratuidad del peaje.

En el año natural de 2018 se bonificó una media de 950 tránsitos diarios, de los cuales 855 correspondían a ligeros y 95 a pesados 1.

En 2019 la media de los tránsitos diarios fue de 1.084 , 955 de ligeros y 129 de pesados 1.

Por lo que respecta a 2020, se bonificaron 659 tránsitos por día de ligeros, 96 de pesados 1, y se repercutieron a este convenio 81 tránsitos diarios de pesados 2.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en el Real Decreto 584/2014, de 4 de julio, por el que se establecen los términos para bonificación del peaje. Los abonos se realizan de forma trimestral, una vez valorados los tránsitos sujetos a bonificaciones durante dicho periodo. Con la aprobación del citado real decreto por el Consejo de Ministros se autorizó el gasto que conllevaba en ejercicios futuros. Con esos importes autorizados, anualmente se establece la dotación de la partida presupuestaria correspondiente creada al efecto, a cargo de la cual se abona el monto de la subvención una vez establecida ésta.

Compensación a Autopistas Concesionaria Española, S.A., por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Alfajarín y Fraga, según Convenio.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre, estableció la exención del peaje de los movimientos de ida de vehículos ligeros en recorridos de ida y vuelta entre Alfajarín-Fraga de la autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo.

Posteriormente el Real Decreto 919/2013, de 22 de noviembre, estableció una bonificación del 25 por 100 al peaje de los vehículos pesados, en los mismos recorridos.

Se ha cumplido el objetivo de disminuir el tráfico del itinerario alternativo, ya que el número de vehículos ligeros y pesados acogidos a la medida ha ido aumentando desde el inicio de la aplicación de la misma. Los tránsitos de vehículos ligeros se producen fundamentalmente en días laborables.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-2 por la exención del peaje para vehículos ligeros, concretamente, exención de peaje del viaje de ida para los vehículos ligeros, en los trayectos de ida y vuelta con origen y destino en dos enlaces de la autopista AP-2, comprendidos entre las estaciones de peaje coincidentes con Alfajarín (salida n.º 1) y Fraga (salida n.º 4), ambas inclusive, y con retorno en las 24 horas siguientes al tránsito de origen, con las condiciones de que el sistema de pago sea el de peaje dinámico o telepeaje (sistema Vía T) y que el origen del tránsito de ida debe coincidir con el destino del de vuelta y viceversa.

Asimismo, se aplicará una bonificación del 25% al peaje de los vehículos pesados en los recorridos internos entre los enlaces citados, cuando abonen el mismo con telepeaje.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Profundizar en la mejora del tráfico de la zona, maximizando la utilización de la autopista.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención se extenderá hasta el final del período concesional de la autopista AP-2 (año 2021).

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado en 2021 asciende a la cantidad de 3.699.010, cantidad correspondiente al gasto aprobado. El importe de la subvención en 2021 se estima en 2 millones de euros.

La compensación abonada en 2018 asciende a 1.729.290 euros, y en 2019 asciende a 1.743.433,52 euros. Por lo que se refiere al presupuesto de 2020, se abonaron 1.553.123,04 euros.

Compensación a Autopistas Concesionaria Española, S.A., por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Alfajarín y Fraga, según Convenio.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, abonará el 80 por 100 del peaje de ida no satisfecho por los vehículos ligeros, corriendo a cargo de la sociedad concesionaria el importe restante. Asimismo, como contraprestación de la bonificación del peaje a los vehículos pesados, abonará la parte del peaje no satisfecho por estos vehículos, hasta un máximo de 1.000.000 de euros anuales, de 2013.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.10. Para compensar a Autopistas, Concesionaria Española, S.A., por bonificaciones en el peaje de los recorridos entre Alfajarín y Fraga, según Convenio.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, por el que se establecen los términos para la exención de peaje de los movimientos de ida en los recorridos entre Alfajarín y Fraga de la Autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo. (BOE de 15 de octubre de 2009); y en el Real Decreto 919/2013, de 22 de noviembre, por el que se aprueba la adenda a incorporar al convenio reseñado (BOE de 16 de diciembre de 2013).

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de una aportación nominativa y recurrente establecida en un convenio aprobado por Real Decreto. Su seguimiento se evalúa con el número de tránsitos bonificados, además del coste real anual por el establecimiento de la gratuidad del peaje.

Se bonificaron una media de 711 tránsitos al día en el año natural de 2018.

Se bonificaron una media de 737 tránsitos al día en el año natural de 2019.

En 2020, los tránsitos de ligeros bonificados por día fueron 601.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en los Reales Decretos 1575/2009, de 9 de octubre, y RD 919/2013, de 22 de noviembre, por los que se aprueban el convenio y la adenda reseñados anteriormente. Con la aprobación de los citados reales decretos por el Consejo de Ministros se autorizó el gasto que conllevaba en ejercicios futuros. Con esos importes autorizados, anualmente se establece la dotación de la partida presupuestaria correspondiente creada al efecto, a cargo de la cual se abona el monto de la subvención una vez establecida ésta.

Compensación por la rebaja del 50 por 100 en los peajes a los vehículos ligeros, en la Autopista León-Campomanes.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre, modificó la concesión de la autopista AP-66, León-Campomanes, estableciendo un descuento del 50 por 100 en el peaje de los vehículos ligeros a partir del quinto paso por barrera de peaje durante el mismo mes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-66 por el establecimiento de una rebaja del 50 por ciento del importe del peaje del recorrido por dicha autopista, a los usuarios habituales de vehículos pertenecientes al grupo tarifario Ligeros.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Mejorar las condiciones de acceso desde la Meseta al Principado de Asturias, cuya única vía de acceso libre es la carretera N-630, que incluye un puerto de montaña y discurre por una zona de meteorología complicada. Por tanto, se intenta hacer más asequible el uso de la autopista AP-66 como vía alternativa de alta capacidad a la N-630.

4. Plazo necesario para su consecución:

Sin especificar. Se entiende que hasta el final del período concesional de la autopista AP-66.

5. Costes previsible para su realización:

El importe en el presupuesto 2021 asciende, para el importe devengado en el ejercicio 2020, a la cantidad de 1.801.440, cantidad superior al importe de la subvención, ya que la sociedad concesionaria ha presentado factura de 1.294.983,85 euros.

La compensación abonada en 2018, devengada en 2017, ascendió a 1.499.318,15 euros.

La compensación abonada en 2019, devengada en 2018, ascendió a 1.586.292,35 euros.

La compensación abonada en 2020, devengada en 2019, ascendió a 1.714.039,00 euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.20. Por la rebaja del 50 por 100 en los peajes a los vehículos ligeros, en la Autopista León-Campomanes.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista

Compensación por la rebaja del 50 por 100 en los peajes a los vehículos ligeros, en la Autopista León-Campomanes.

Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE de 22 de diciembre de 2007).

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de una aportación nominativa y recurrente establecida por Real Decreto. Su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados, además del coste real anual por la rebaja de peaje establecida.

2017: Se bonificó una media de 824 tránsitos al día en el año.

2018: Se bonificó una media de 853 tránsitos al día en el año.

2019: Se bonificó una media de 906 tránsitos al día en el año.

2020: Se bonificó una media de 678 tránsitos al día en el año.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en el Real Decreto 1752/2007, de 21 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE de 22 de diciembre de 2007). La Administración General del Estado, una vez finalizado cada ejercicio, abonará a la sociedad concesionaria el importe correspondiente a los descuentos aplicados en los peajes con cargo a la partida presupuestaria creada al efecto.

Compensación por la rebaja del 30 por 100 en los peajes a los vehículos pesados, en la Autopista León-Campomanes.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 86/2006, de 27 de enero, modificó la concesión de la autopista AP-66, León-Campomanes, estableciendo a los grupos tarifarios de pesados un descuento del 30 por 100 sobre las tarifas vigentes en cada momento.

Este descuento se estableció para disminuir el tráfico de pesados en el itinerario alternativo.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-66 por el establecimiento de una rebaja del 30 por ciento del importe del peaje a los vehículos pesados (grupos tarifarios Pesados 1 y Pesados 2).

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Mejorar las condiciones de acceso al transporte de mercancías desde la Meseta al Principado de Asturias, cuya única vía de acceso libre es la carretera N-630, que incluye un puerto de montaña y discurre por una zona de meteorología complicada con la problemática que ello plantea a la circulación, especialmente de vehículos pesados.

4. Plazo necesario para su consecución:

Sin especificar. Se entiende que hasta el final del período concesional de la autopista AP-66.

5. Costes previsible para su realización:

El importe en 2021 asciende, para el importe devengado en el ejercicio 2020, a la cantidad de 4.359.160, cantidad suficiente para abonar el importe de las facturas presentadas, 3.811.828,24 euros.

La compensación abonada en 2018, devengada en 2017, asciende a 3.971.461 euros.

La compensación abonada en 2019, devengada en 2018, asciende a 4.039.188,68 euros.

La compensación abonada en 2020, devengada en 2019, asciende a 4.149.171,26 euros.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.21. Por la rebaja del 30 por 100 en los peajes a los vehículos pesados, en la Autopista León-Campomanes.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 86/2006, de 27 de enero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Campomanes-

Compensación por la rebaja del 30 por 100 en los peajes a los vehículos pesados, en la Autopista León-Campomanes.

León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE de 31 de enero de 2006).

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de una aportación nominativa y recurrente establecida por Real Decreto. Su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados, además del coste real anual por la rebaja de peaje establecida.

2018: Se ha bonificado una media de 1.396 tránsitos al día en el año, siendo 343 de vehículos pesados 1 y 1.053 de vehículos pesados 2.

2019: Se ha bonificado una media de 1.373 tránsitos al día en el año, siendo 357 de vehículos pesados 1 y 1.016 de vehículos pesados 2.

2020: Se ha bonificado una media de 1243 tránsitos al día en el año, siendo 253 de vehículos pesados 1 y 990 de vehículos pesados 2.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en el Real Decreto 86/2006, de 27 de enero, por el que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima. (BOE de 31 de enero de 2006). La Administración General del Estado, una vez finalizado cada ejercicio, abonará a la sociedad concesionaria el importe correspondiente a los descuentos aplicados en los peajes con cargo a la partida presupuestaria creada al efecto.

Compensación, a 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.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, modificó la concesión de la autopista AP-9, Ferrol-Frontera portuguesa estableciendo la gratuidad de los movimientos O Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala. El Real Decreto 803/2017, de 28 de julio, modificó el anterior en cuanto a la financiación de la medida y a los financiadores. El Tribunal Supremo acordó la nulidad del Real Decreto 803/2017, de 28 de julio, en sentencia estimatoria de 19 de febrero (242/2020), por lo que el procedimiento de cálculo de la compensación y los financiadores son los del real decreto inicial.

El tramo correspondiente al primer recorrido tiene en 2016 una Intensidad Media Diaria de más de 25.000 vehículos que el tramo contiguo y el segundo más de 10.000 vehículos.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa por dejar libre de peaje los tramos O Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala e inversos. (Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo).

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

La liberación de los peajes de O Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala se decidió con el fin de solucionar los problemas de tráfico en dichos itinerarios. El itinerario Vigo-O Morrazo e inverso, de naturaleza marcadamente metropolitana y de fuerte impacto social, no disponía de alternativa equiparable al recorrido por la autopista AP-9, y en el caso de la conexión de A Coruña con A Barcala, si bien existen vías alternativas, la capacidad de éstas es insuficiente para un tráfico fluido en la zona.

4. Plazo necesario para su consecución:

Hasta el 18 de agosto de 2048, final del plazo de la concesión de la autopista AP-9, mediante pagos anuales.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado en los presupuestos 2021, para abonar el importe devengado en el ejercicio 2020, asciende a la cantidad de 8.236.960 €, cantidad suficiente para abonar el importe de la factura presentada, 5.779.137,34 euros.

La compensación abonada en 2018, devengada en 2017, asciende a 6.459.015 euros.

La compensación correspondiente a 2019, devengada en 2018, ascendía a 7.167.602,61 euros, de los cuales 6.460.000 se abonaron en 2019, y 707.602,61 euros en 2020.

La compensación abonada en 2020, devengada en 2019, asciende a 7.407.226,55 euros.

Compensación, a 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.

6. Fuentes de financiación:

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado y la Xunta de Galicia, a partes iguales hasta el 29 de julio de 2017. A partir de esta fecha, sólo financia el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.470.30. Para compensar a 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.

7. Plan de acción.

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, que aprobó el convenio entre la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y Autopistas del Atlántico, C.E.S.A., por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista del Atlántico, AP-9, que ostenta dicha sociedad, para que esta última deje de cobrar a los usuarios el peaje correspondiente a los recorridos: Morrazo-Vigo, y A Coruña A Barcala, e inversos.

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Desde el 30 de julio de 2017 el plan de acción figura en el Real Decreto 803/2017, de 28 de julio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de una aportación nominativa y recurrente establecida en un convenio aprobado por Real Decreto. Su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados y el tipo de vehículos, además del coste real anual aplicado a esta compensación.

2018

En el tramo A Coruña-A Barcala se bonificaron en 2017 una media de 12.764 tránsitos al día en dicho año, de los cuales el 98% eran vehículos ligeros, el 2% vehículos pesados 1 e irrelevantes los tránsitos de vehículos pesados 2.

En el tramo O Morrazo-Vigo en 2017 los vehículos bonificados alcanzaron una media diaria de 29.955 tránsitos al día, de los cuales el 94% eran vehículos ligeros, el 4% vehículos pesados 1 y el 2% restante vehículos pesados 2.

2019

En el tramo A Coruña-A Barcala se bonificaron en 2018 una media de 12.667 tránsitos al día en dicho año, de los cuales el 98% eran vehículos ligeros, el 2% vehículos pesados 1 e irrelevantes los tránsitos de vehículos pesados 2.

En el tramo O Morrazo-Vigo en 2018 los vehículos bonificados alcanzaron una media diaria de 30.311 tránsitos al día, de los cuales el 94% eran vehículos ligeros, el 4% vehículos pesados 1 y el 2% restante vehículos pesados 2.

2020

En el tramo A Coruña-A Barcala se bonificaron en 2019 una media de 12.434 tránsitos al día en dicho año, de los cuales el 98% eran vehículos ligeros, el 2% vehículos pesados 1 e irrelevantes los tránsitos de vehículos pesados 2.

Compensación, a 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.

En el tramo O Morrazo-Vigo en 2019 los vehículos bonificados alcanzaron una media diaria de 31.980 tránsitos al día, de los cuales el 94% eran vehículos ligeros, el 4% vehículos pesados 1 y el 2% restante vehículos pesados 2.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en los Reales Decretos 633/2006, de 19 de mayo, y Real Decreto 803/2017, de 28 de julio, por los que se modifican determinados términos de la concesión de la autopista Ferrol-frontera portuguesa, cuya titularidad ostenta Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima.

Proyecto de Real Decreto de modificación de la concesión de la autopista AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa. Bonificaciones de peaje. Supresión de subida anual acumulativa del 1%. Gratuidad Vigo-Redondela

1. Antecedentes:

La Autopista del Atlántico (AP-9) es la principal vía de comunicación de Galicia y vertebrada la comunidad de norte a sur por la fachada atlántica, donde une cinco de las siete principales ciudades gallegas y conecta con Portugal a través de la autovía A-55 en sus cinco últimos kilómetros y del Puente Internacional de Tui.

Es un eje vertebrador de la economía y el desarrollo gallegos, imprescindible para la movilidad, frente a los itinerarios alternativos, que incrementan significativamente los tiempos de recorrido, y ofrecen condiciones de trazado más estrictas.

Existe una fuerte demanda social que desde hace años aboga por un abaratamiento del coste del transporte para mitigar el impacto de los peajes sobre la economía de las familias, especialmente para usuarios recurrentes y aquellos que precisen hacer un uso intensivo de la infraestructura. Dichos costes limitan el acceso a esta vía de usuarios con menos recursos y lastran el desarrollo de sectores económicos gallegos

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. El proyecto de real decreto trata de la compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa por la aplicación de descuentos que se encuentran en estudio: por habitualidad a vehículos ligeros, descuentos a vehículos pesados y posibles exenciones en algunos recorridos.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

4. Plazo necesario para su consecución:

Hasta el 18 de agosto de 2048, final del plazo de la concesión de la autopista AP-9

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado en los presupuestos 2021 para estas medidas es de 54.930.150 euros.

6. Fuentes de financiación.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado

Proyecto de Real Decreto de modificación de la concesión de la autopista AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa. Bonificaciones de peaje. Supresión de subida anual acumulativa del 1%. Gratuidad Vigo-Redondela

Aplicaciones presupuestarias PGE 2021: 17.20.441M.470.31, 17.20.441M.470.32 y 17.20.441M.470.33. Proyecto de Real Decreto de modificación de la concesión de la autopista AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa. Bonificaciones de peaje. Supresión de subida anual acumulativa del 1%. Gratuidad Vigo-Redondela.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se definirá en el real decreto que apruebe las bonificaciones de peaje que se encuentran en estudio.

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de una aportación nominativa y recurrente que se establecerá en el real decreto que apruebe los descuentos. Probablemente, para su seguimiento se evalúe el número de tránsitos bonificados y el tipo de vehículos, además del coste real anual aplicado a esta compensación.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en el real decreto que se encuentra en elaboración y que modificará determinados términos de la concesión de la autopista Ferrol-frontera portuguesa, cuya titularidad ostenta Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima.

Compensación, a Autopistas, Concesionaria Española, S.A. por las reducciones de peaje en la autopista AP-7 a su paso por Girona, según Convenio.

1. Antecedentes:

El Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo, aprobó un convenio anual para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7 en el tramo Maçanet-frontera francesa, que temporalmente tenían prohibida la circulación en el itinerario alternativo. Al finalizar el periodo de vigencia de dicho convenio, la sociedad concesionaria mantuvo las bonificaciones ante la voluntad de la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña y ella misma de formalizar un nuevo convenio que respaldara las medidas, ya que seguía vigente el objetivo de captar tráfico pesado del itinerario alternativo para la mejora de la seguridad vial.

Por Real Decreto 924/2020, de 20 de octubre, se han aprobado bonificaciones de peaje para vehículos pesados² en la autopista AP-7, en el tramo Fornells de la Selva-frontera francesa.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de compensación a la sociedad concesionaria de la autopista AP-7, Barcelona-La Jonquera.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Mejorar la funcionalidad y seguridad del corredor viario que discurre por las comarcas de Girona entre Maçanet y la frontera francesa, corredor que se vertebra con la carretera N-II y la autopista AP-7, que discurren sensiblemente paralelas.

La N-II es una carretera convencional que soportaba un elevado tráfico de vehículos pesados que provocan problemas de siniestralidad y seguridad vial a su paso por las comarcas de Girona. En consecuencia, se decidió desplazar ese tráfico a la autopista, itinerario alternativo a la misma. Para ello, la Generalitat de Catalunya restringió el tráfico pesado por la carretera N-II desplazando éste a la autopista y complementariamente se aplicaban medidas de reducción del peaje en la autopista que faciliten la utilización de la misma a los referidos vehículos pesados. Las reducciones de peaje que aplicará la sociedad concesionaria son para los vehículos de categoría tarifaria Pesados 2, en un porcentaje del 35 por 100 a todos los vehículos que recorran todo o parte del tramo Maçanet-frontera francesa y un 50 por 100 a aquellos vehículos que realizaban movimientos internos en el tramo Maçanet-La Jonquera.

4. Plazo necesario para su consecución:

La compensación se realiza por el periodo comprendido entre el final de la vigencia del Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo, el 30 de mayo de 2014 y el 22 de octubre de 2020, día anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 924/2020, de 20 de octubre, que aprueba las nuevas medidas.

Compensación, a Autopistas, Concesionaria Española, S.A. por las reducciones de peaje en la autopista AP-7 a su paso por Girona, según Convenio.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018 fue de 1,88 millones de euros, si bien no se ha realizado ningún abono con cargo a esta partida.

En el presupuesto de 2019-P ni en el de 2020 existía partida presupuestaria para este concepto.

El coste estimado para el Ministerio de Transportes, para su realización en el plazo previsto para su aplicación es de 4.186.556,50 euros

6. Fuentes de financiación:

Se prevé que la financiación de las reducciones de peaje, hasta la entrada en vigor del Real Decreto 924/2020, de 20 de octubre se producirá con aportaciones de las Administraciones que suscriben el convenio, la Administración General del Estado y de la Generalitat de Catalunya. A partir de la entrada en vigor del Real Decreto 924/2020, de 20 de octubre, la financiación de la medida se realizará únicamente por el Ministerio de Transportes.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.473.12. Para compensar por obligaciones de ejercicios anteriores a Autopistas, Concesionaria Española, S.A. por las reducciones de peaje en la autopista AP-7 a su paso por Girona, según Convenio.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Catalunya y Autopistas, Concesionaria Española, S.A. para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7 en el tramo Maçanet-frontera francesa, aprobado por el Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo. (BOE de 28 de mayo de 2013).

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de una aportación nominativa y recurrente establecida en un convenio aprobado por Real Decreto. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados, además del coste real por las reducciones de peaje.

9. Procedimiento de concesión:

El establecido en el convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Catalunya y Autopistas, Concesionaria Española, S.A. para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7 en el tramo Maçanet-frontera francesa, aprobado por el Real Decreto 367/2013, de 17 de mayo. (BOE de 28 de mayo de 2013). La sociedad concesionaria presentará a los seis meses de vigencia del convenio y al final del mismo memorias justificativas, en las que figurarán los cálculos para obtención de la variación de los ingresos motivada por la prohibición de circulación en la N-II, así como una certificación de la Inspección de Explotación de la autopista de la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas en el convenio, emitida previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas.

La aportación de la Administración General del Estado cubrirá, hasta el límite máximo fijado en el convenio, la disminución de ingresos que en su caso se produzca durante los primeros seis meses, mediante un abono

Compensación, a Autopistas, Concesionaria Española, S.A. por las reducciones de peaje en la autopista AP-7 a su paso por Girona, según Convenio.

a la sociedad concesionaria con cargo a la partida presupuestaria correspondiente. Por su parte, la Generalitat de Catalunya, asimismo hasta el límite fijado, cubrirá la disminución de ingresos que por aplicación de la medida se pueda producir durante el segundo semestre.

Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje para potenciar el uso de las mismas por vehículos pesados, según Convenios.

1. Antecedentes:

El objetivo de la partida es descargar de tráfico pesado a carreteras convencionales potenciando el uso de las autopistas de peaje.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de compensaciones a sociedades concesionarias de autopista de peaje.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Mejorar la funcionalidad y seguridad del corredor viario que discurre paralelo a la autopista por la que se desvíe el tráfico pesado obligatoriamente.

El itinerario paralelo a la autopista generalmente será una carretera convencional que soportaba un elevado tráfico de vehículos pesados que provocan problemas de congestión, siniestralidad y seguridad vial a su paso por zonas habitadas, urbanas. En consecuencia, se ha decidido desplazar ese tráfico a la autopista, itinerario alternativo a la misma. Para ello, se prohíbe el tráfico de vehículos de gran tonelaje por la carretera alternativa desplazando éste a la autopista y, complementariamente, se aplican medidas de reducción del peaje en la autopista afectada que faciliten la utilización de la misma a los referidos vehículos pesados. Las reducciones de peaje que aplicará la sociedad concesionaria serán para los vehículos de categoría tarifaria Pesados 2 (tráfico de gran tonelaje), en un porcentaje por definir.

4. Plazo necesario para su consecución:

La compensación será temporal y estará vigente según necesidad o hasta tanto se mejore el itinerario alternativo a la autopista que permita soportar el tráfico de pesados desviados.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado asciende, para los ejercicios 2020 y 2021, a la cantidad de 1.623.000 €.

Con cargo a esta partida se abonarán las bonificaciones a vehículos pesados que se realizan en el tramo Zambrana-Tudela de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, aprobados por Real Decreto 1023/2017, de 1 de diciembre, que entraron en vigor el 2 de diciembre de 2017. Estas medidas han sido ratificadas por el RD 757/2019, de 27 de diciembre.

La compensación abonada en 2018, asciende a 451.160 euros.

La compensación abonada en 2019 asciende a 505.337,62 euros.

La compensación abonada en 2020 asciende a 482.225,38 euros.

El coste previsto en 2021 es de 678.000 euros.

Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje para potenciar el uso de las mismas por vehículos pesados, según Convenios.

6. Fuentes de financiación.

Se prevé que la financiación de las reducciones de peaje se producirá en parte por el peaje abonado por los vehículos desviados a la autopista y en parte con aportaciones de la Administración General del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.473.02. Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje para potenciar el uso de las mismas por vehículos pesados, según Convenios.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el convenio entre la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria que proceda para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista que corresponda.

El crédito presupuestario corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de aportaciones nominativas y recurrentes a establecer en convenio aprobado por Real Decreto. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados, además del coste real por las reducciones de peaje.

2018

Los vehículos bonificados en el tramo Zambrana-Tudela alcanzaron una Intensidad Media Diaria (IMD) en el tramo de 2.788 vehículos, de la cual 1.809 vehículos realizan recorridos internos al tramo Zambrana-Tudela y 979 vehículos realizan recorridos externos al mismo.

2019

Los vehículos bonificados en el tramo Zambrana-Tudela alcanzaron una Intensidad Media Diaria (IMD) en el tramo de 2.789 vehículos, de la cual 1.651 vehículos realizan recorridos internos al tramo Zambrana-Tudela y 1.138 vehículos realizan recorridos externos al mismo.

2020

Los vehículos bonificados en el tramo Zambrana-Tudela alcanzaron una Intensidad Media Diaria (IMD) en el tramo de 2.640 vehículos, de la cual 1.507 vehículos realizan recorridos internos al tramo Zambrana-Tudela y 1.133 vehículos realizan recorridos externos al mismo.

9. Procedimiento de concesión:

El que se establezca en el convenio entre la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en su autopista. La sociedad concesionaria presentará periódicamente según se establezca y al final del convenio en toda caso memorias justificativas, en las que figurarán los cálculos para obtención de la variación de los ingresos motivada por la prohibición de circulación en la carretera que proceda, así como una certificación de la Inspección de Explotación de la autopista de la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas en el convenio, emitida previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas.

Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje para potenciar el uso de las mismas por vehículos pesados, según Convenios.

La aportación de la Administración General del Estado cubrirá, hasta un límite máximo establecido en el convenio, la disminución de ingresos que en su caso se produzca durante los intervalos temporales que se establezcan, mediante un abono a la sociedad concesionaria con cargo a la partida presupuestaria.

Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje según estudios de nuevas necesidades.

1. Antecedentes:

No existen antecedentes de la aplicación de esta subvención, respondiendo su inclusión a la posibilidad de responder a nuevas necesidades.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de compensaciones a sociedades concesionarias de autopista de peaje.

Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X								

Responder a nuevas necesidades que se plantean en el uso de las infraestructuras, dando respuesta a las mismas.

3. Plazo necesario para su consecución:

Plazo temporal que se establezca en el convenio que se establezca con la sociedad concesionaria.

4. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, 200.000 €, quedó sin ejecutar.

El importe presupuestado para el ejercicio 2019, 200.000 €, quedó sin ejecutar.

El importe presupuestado para el ejercicio 2020, 200.000 €, quedó sin ejecutar.

El importe asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 200.000 €, cantidad en principio suficiente para atender las necesidades de la partida.

5. Fuentes de financiación.

Con aportaciones de la Administración General del Estado.

Aplicación presupuestaria: 17.20.441M.473.03. Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje según estudios de nuevas necesidades.

6. Plan de acción:

A definir.

7. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Para su seguimiento se evaluará el número de tránsitos beneficiados por la medida que se adopte en respuesta a las necesidades que se detecten, además del coste de las mismas.

8. Procedimiento de concesión:

A definir.

Para compensar a la sociedad concesionaria de la autopista A Coruña-Carballo por el peaje de los vehículos que utilizan el acceso al puerto de A Coruña, según Convenio.

1. Antecedentes:

Esta compensación tiene como objetivo el abono del peaje de los vehículos que utilizan la autopista AG-55 (concesión de la Xunta de Galicia), como acceso al Puerto de A Coruña.

Inicialmente se firmó un convenio, tramitándose posteriormente otro expediente de prórroga del convenio con la sociedad concesionaria para el abono de la compensación correspondiente a los peajes de los vehículos que utilizan el acceso. Al no llegar a finalizarse dicha tramitación, se ha planteado la concesión de una subvención directa a la administración concedente, con el mismo objetivo

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre.

Se trata de una compensación con destino a Autoestradas de Galicia, Autopistas de Galicia, Concesionaria da Xunta de Galicia, S.A., sociedad concesionaria de la autopista AG-55, por la construcción por parte del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) del vial denominado AC-15 que permite el acceso al Puerto Exterior de A Coruña desde la autopista A Coruña-Carballo (AG-55), que ocasionará que se produzcan movimientos por la autopista AG-55 libres de peaje, con la consiguiente pérdida de ingresos por la sociedad concesionarias de dicha autopista y que el Ministerio compensará.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Mantener el equilibrio económico financiero de la concesión de autopistas, derecho legalmente establecido.

4. Plazo necesario para su consecución:

El acceso al Puerto Exterior de A Coruña se puso en servicio el 6 de junio de 2016, siendo desde esta fecha que los vehículos con origen/destino a dicho puerto no abonan a Autoestradas de Galicia el peaje correspondiente al paso por la autopista AG-55. El plazo de vigencia del convenio suscrito era hasta el 31 de diciembre de 2016. La prórroga del mismo tenía una duración de cuatro años, si bien finalizaba antes de dicho plazo si durante el mismo se cumple que se extingue o, en su caso, se rescata la concesión de Autoestradas de Galicia, si se materializa la conexión directa del Puerto Exterior con la Red de Carreteras de Interés General del Estado y queden en desuso los accesos y salidas hacia/desde la AG-55 ahora construidos o por la incorporación a la Red de Carreteras del Estado del tramo de conexión de la autopista autonómica A Coruña-Carballo (AG-55) entre el enlace de la AC-15 y la AG-55 y A Coruña. La subvención mantiene los plazos anteriores.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, 50.000 €, quedó sin ejecutar.

Para compensar a la sociedad concesionaria de la autopista A Coruña-Carballo por el peaje de los vehículos que utilizan el acceso al puerto de A Coruña, según Convenio.

El importe presupuestado para el ejercicio 2019, 50.000 €, quedó sin ejecutar. El importe presupuestado en 2020, (2019-P), era de 50.000. Sin embargo en 2020 tampoco fue posible finalizar la tramitación del convenio con la Xunta, que de facto, sigue aplicándose.

El coste previsto para la subvención directa es de 572.000 euros.

6. Fuentes de financiación.

Con aportaciones de la Administración General del Estado.

Inicialmente, aplicación presupuestaria 17.20.441M.473.05 Para compensar a la sociedad concesionaria de la autopista A Coruña-Carballo por el peaje de los vehículos que utilizan el acceso al puerto de A Coruña, según convenio, sustituida por las aplicaciones 17.20.441M.457.00 y 17.20.441M.457.01 EN PGE 2021.

7. Plan de acción:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará una auditoría del tráfico que efectúe los recorridos afectados a la compensación.

El crédito presupuestario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de aportaciones nominativas y recurrentes a establecer mediante resolución de concesión de subvención. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados y el tipo de vehículos, además del coste real por las reducciones de peaje.

En 2020 se realizaron por el acceso 371 tránsitos diarios, de los cuales 196 correspondían a ligeros y 175 a pesados.

9. Procedimiento de concesión:

En base al tráfico que utilice el tramo afectado de la autopista libre de peaje. El tráfico que utilice la conexión será contabilizado a través de instalaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado por desvíos de vehículos pesados y ligeros en itinerarios de la N-240 y N-340.

1. Antecedentes:

La subvención atiende las necesidades presupuestarias derivadas de los reales decretos 1109 y 1110/2018, de 31 de agosto por los que se aprueban bonificaciones en el peaje de los vehículos de la categoría de Ligeros y de Pesados 2 en las concesiones de Aumar y de Acesa. Posteriormente, en la concesión de Aumar (finalizada el 31 de diciembre de 2019), el Real Decreto 282/2019, de 12 de abril, modificó al mencionado RD 1109/2018, de 31 de agosto.

Asimismo, el Real Decreto 924/2020, de 20 de octubre, ha aprobado medidas de bonificación de peajes para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7, en el tramo «Fornells de la Selva-frontera francesa».

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de compensaciones a sociedades concesionarias de autopista de peaje.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X				X				

Mejorar la funcionalidad y seguridad del corredor viario de la carretera N-240 o N-340 según corresponda, que discurre paralelo a la autopista por la que se desvíe el tráfico de vehículos ligeros y pesados incentivado por la bonificación u obligado a ello por las autoridades de tráfico en el caso de vehículos de gran tonelaje. En este último caso las medidas se han aplicado en los tramos Salou-Villafranca, Torreblanca-Peñíscola-Hospitalet del Infant (hasta el 31 de diciembre de 2019) en el corredor vertebrado por la N-340 y AP-7; y el tramo Les Borges Blanques-Montblanc del corredor AP-2 y N-240. En la AP-7 se realizan bonificaciones a vehículos ligeros por trayectos de ida y vuelta en el día en el tramo Vinaroz/Alcanar y Vilafranca Sur, hasta 2019, ya que incluía las concesiones de Acesa y Aumar, y en Vilafranca-Salou (fin concesión Acesa) a partir de 2020

También se aplican descuentos a vehículos pesados de gran tonelaje en el tramo Fornells de la Selva-frontera francesa de la AP-7, con los mismos objetivos.

El itinerario paralelo a la autopista generalmente será una carretera convencional que soportaba un elevado tráfico de vehículos que provocan problemas de congestión, siniestralidad y seguridad vial a su paso por zonas habitadas, urbanas. En consecuencia, se ha decidido desplazar ese tráfico a la autopista, itinerario alternativo a la misma. Para ello, se incentiva el desvío de vehículos ligeros y pesados con bonificaciones de peaje y se prohíbe el tráfico de vehículos de gran tonelaje por la carretera alternativa desplazando éste a la autopista y, complementariamente, se le aplican medidas de reducción del peaje en la autopista afectada que faciliten la utilización de la misma a los referidos vehículos.

Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado por desvíos de vehículos pesados y ligeros en itinerarios de la N-240 y N-340.

4. Plazo necesario para su consecución:

La compensación será temporal y estará vigente según necesidad o hasta tanto se mejore el itinerario alternativo a la autopista que permita soportar el tráfico de pesados desviados. Se definirá en el convenio que debe establecerse con la sociedad concesionaria.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado en 2021 asciende a la cantidad de 13.250.870 €.

La ejecución presupuestaria en 2019 y 2020 fue 12.881.257,16 euros y 13.400.420,83 euros, respectivamente.

La compensación abonada a Acesa en 2019 por descuentos a vehículos pesados asciende a 5.229.578,40 euros y a 6.678.483,49 euros en 2020.

En lo que se refiere a Aumar, en 2019 la aplicación de los descuentos a vehículos Pesados 2 arrojó un saldo favorable a la sociedad concesionaria, que se dedujo de la compensación a vehículos ligeros. El último trimestre de 2019 se liquidó en 2020, con un saldo negativo para la sociedad concesionaria, sin que se llegase a abonar el importe resultante, 311.736,99 €, por superar, junto a la compensación por vehículos ligeros, el importe máximo aprobado en el real decreto.

Por lo que respecta a las compensaciones por los descuentos aplicados a los vehículos ligeros por habitualidad, en 2019 se abonaron 5.154.489,08 euros a Acesa, y a Aumar 2.497.189,68 euros. Y en 2020, 5.646.077,35 euros y 1.075.860 euros, respectivamente.

6. Fuentes de financiación.

Con aportaciones de la Administración General del Estado. Aplicación Presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.473.04.

7. Plan de acción:

El procedimiento aplicable a la aportación señalada se encuentra regulado en el convenio entre la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria que proceda para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista que corresponda.

El crédito presupuestario corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La competencia de gestión y control corresponde a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se trata de aportaciones nominativas y recurrentes a establecer en convenio aprobado por Real Decreto. Para su seguimiento se evalúa el número de tránsitos bonificados, además del coste real por las reducciones de peaje.

2018

Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado por desvíos de vehículos pesados y ligeros en itinerarios de la N-240 y N-340.

Los vehículos bonificados representan una Intensidad Media Diaria (IMD) en el primer tramo de 8.150 vehículos, y en el segundo, de 1.980 vehículos. En el tramo de Aumar la aplicación de los descuentos arrojaron un saldo favorable a la sociedad concesionaria.

2019

En el tramo Altafulla - Vilafranca Sur los vehículos pesados 2 bonificados representan una Intensidad Media Diaria (IMD) de 9.391 vehículos y en tramo Les Borges Blanques - Pla de Santa María, de 2.149 vehículos.

Por lo que respecta a las compensaciones por los descuentos aplicados a los vehículos ligeros por habitualidad, en el tramo Vilafranca Sur-Vinaroz, en 2019 se bonificaron en el tramo de Acesa, Vilafranca Sur-Salou, 5.092 tránsitos al día y en el de Aumar, Salou-Vinaroz, 3.602 tránsitos al día.

2020

Este año la aplicación de los descuentos a Pesados 2 estuvo suspendida entre el 20 de abril y el 14 de junio, con motivo de las restricciones a la movilidad motivadas por el Covid. La IMD de vehículos bonificados en el resto del año, fue en el tramo Altafulla – Vilafranca de 9.311 vehículos, y en Borges Blanques - Pla de Santa María, de 1.991 vehículos. En cuanto a vehículos ligeros, se bonificaron en el tramo Vilafranca Sur-Salou, 4.016 tránsitos por día.

9. Procedimiento de concesión:

El que se establezca en los convenios entre la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria que corresponda para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos en su autopista. La sociedad concesionaria presentará periódicamente según se establezca y al final del convenio en todo caso memorias justificativas, en las que figurarán los cálculos para la obtención de la variación de los ingresos motivada por dicha aplicación y una certificación de la inspección de explotación de la autopista de la aplicación efectiva por el concesionario de las medidas contempladas en el convenio, emitida previa comprobación de la documentación referente a la facturación de los descuentos a los usuarios afectados por dichas medidas.

La aportación de la Administración General del Estado cubrirá, hasta un límite máximo establecido en el convenio, la disminución de ingresos que en su caso se produzca durante los intervalos temporales que se establezcan, mediante un abono a la sociedad concesionaria con cargo a la partida presupuestaria.

A las sociedades concesionarias por la modificación temporal de las tarifas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 37/2015, de Carreteras.

1. Antecedentes:

El artículo 29 de la Ley 25/1988, de 29 de junio, de Carreteras, modificado por el Real Decreto-Ley 11/2001, de 22 de junio, contemplaba la posibilidad de establecer de forma provisional, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales al tráfico, pudiendo en estos casos desviar el mismo por otra vía. Cuando ésta fuera en régimen de concesión se compensaría a la sociedad concesionaria como correspondiese.

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, contempla esta misma posibilidad en su artículo 38.

A lo largo del tiempo que esta normativa ha estado en vigor se han realizado diversos desvíos a autopistas en régimen de concesión, tanto por obras como por climatología adversa, como nevadas intensas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la ordenación general del transporte terrestre. Se trata de compensaciones a sociedades concesionarias de autopista de peaje por el uso de las mismas por vehículos desviados de otras vías cuando la circulación en las mismas se ve disminuida o cancelada.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X	X								

4. Plazo necesario para su consecución:

El que dure la incidencia en las carreteras afectadas.

5. Costes previsibles para su realización:

El que se derive del uso de la autopista de peaje por el que se desvía el tráfico durante el periodo que corresponda. El importe presupuestado para el ejercicio 2021 es de 2.000.000, igual que en ejercicios anteriores.

Con cargo a este concepto se abonó en 2018 un importe de 161.074 euros, como abono segundo y último por la utilización libre del pago de la autopista R-5, Navacarnero-Madrid, durante la ejecución unas obras de ampliación de calzada a tres carriles en la autovía A-5, en sentido Badajoz, que se aplicó del 3 de octubre al 22 de diciembre de 2017.

En 2019 se abonó a Autopista Madrid Sur un importe de 85.758,70 euros, y a Autopista Madrid Levante otro de 37.778,92 euros, por la repercusión en la circulación por las autopistas de su concesión producidos a causa del incendio del vertedero de neumáticos de Seseña (Toledo) con fecha 13 de mayo de 2016. El importe ejecutado con cargo a la partida asciende a 123.537,62 euros.

En 2020 se abonaron a Acesa 198.934 euros por la utilización libre del pago de peaje de las autopistas AP-2 y AP-7, por vehículos pesados retenidos por nevadas en Cataluña, el 28 de febrero de 2018. Y a Aumar, 11.061 euros por el uso sin peaje de la autopista AP-7 por lluvias torrenciales en la zona de Castellón el 19 de octubre de 2018.

A las sociedades concesionarias por la modificación temporal de las tarifas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 37/2015, de Carreteras.

6. Fuentes de financiación.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación Presupuestaria PGE 2021: 17.20.441M.473.10.

7. Plan de acción:

Cuando en aplicación de la Ley 37/2015 de Carreteras se desvíe el tráfico de los vehículos que se determine, por la totalidad o parte de una autopista explotada en régimen de concesión, se compensará al concesionario por los perjuicios que se originen.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Consecución del objetivo de facilitar la circulación en la zona afectada. Número y tipo de vehículos que utilicen la vía en el periodo considerado.

2018

Se significa que en el tramo de la autopista R-5, M-50-Navalcarnero, en el mes de diciembre de 2016 circuló una Intensidad Media Diaria (IMD) de 7.640 vehículos y en diciembre de 2017 de 13.100 vehículos.

2019

En las autopistas R-4, M-50-Ocaña, y AP-36, Ocaña-La Roda, se bonificaron una Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos de 7.232 en la primera y 2.434 en la segunda, por las afecciones al tráfico debido al incendio en el vertedero de neumáticos de Seseña, producido el 13 de mayo de 2016.

En 2020, los vehículos que se beneficiaron por el desvío por las lluvias torrenciales en la zona de Castellón fueron 1.545, y por el desvío por las nevadas en Cataluña se beneficiaron 14.045 vehículos pesados.

9. Procedimiento de concesión:

Por Resolución del Delegado del Gobierno, previo informe del Ministerio de Hacienda y audiencia del concesionario.

Convenio con los Ayuntamientos de Soria y Golmayo.

1. Antecedentes:

En los PGE-2018 se dotó por primera vez esta línea destinada a la financiación de una pasarela peatonal sobre la SO-20, estando prevista inicialmente la celebración de un convenio con los Ayuntamientos de Soria y Golmayo.

Con fecha 13 de diciembre de 2018 se dictó resolución de concesión de subvención nominativa al Ayuntamiento de Golmayo para dicha finalidad, por importe de 0,2 M€, por lo que puede darse por finalizada esta línea de subvención.

La pasarela de Golmayo, sobre la SO-20, comunicará el núcleo de Soria con una zona residencial y comercial de Golmayo, las Camaretas de Golmayo, implantada con posterioridad a la carretera SO-20. Es decir, el problema de seguridad existente en la actualidad debería haberse previsto en los desarrollos urbanísticos y comerciales de la zona, planificando itinerarios adecuados para los peatones bien mediante pasarelas o pasos inferiores.

No obstante, lo anterior, ante el problema de seguridad vial existente que supone el tránsito peatonal entre Soria y “Las Camaretas”, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) va a colaborar con las otras administraciones implicadas (Ayuntamientos de Golmayo y Soria) para construir una pasarela sobre la SO-20 que dé continuidad a la existente sobre la N-234 y complete así un itinerario peatonal adecuado y seguro.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales, destinada a garantizar la movilidad sostenible y la seguridad vial en el ámbito metropolitano.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

De acuerdo con la resolución de concesión el plazo previsto para la ejecución de las obras y justificación de la subvención concedida finaliza el 30 de noviembre de 2021.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, ascendió a 0,2 M€, ejecutándose en su totalidad.

El coste total de la actuación se estima en 0,5 M€, de los cuales el Ministerio financia 0,2 M€, que ya han sido abonados.

Sin coste estimado ni ejecución en 2019 ni coste previsto en 2020, puesto que a estos efectos la línea no tiene continuidad en dichos ejercicios.

*Convenio con los Ayuntamientos de Soria y Golmayo.***6. Fuentes de financiación.**

Ministerio de Fomento a través de los PGE-18, y Ayuntamientos de Golmayo y de Soria.
Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.38.453B.768.00.

7. Plan de acción:

El establecido en la resolución de concesión.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Puesta en servicio de la pasarela. Pendiente de ejecución de las obras.

9. Procedimiento de concesión:

A través de resolución de concesión de subvención nominativa.

Convenio con la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Plasencia.

1. Antecedentes:

La adecuación de la Avda. Martín Palomino que se quiere acometer es de carácter totalmente urbano para atender al tráfico local y a los deseos de los propietarios de terrenos colindantes (en su mayor parte naves o establecimientos de uso industrial o comercial) de que se urbanice la travesía, por tanto, no es competencia ni obligación del Ministerio de Fomento (hoy el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). Por ello, en mayo de 2016 la Dirección General de Carreteras remitió a la Junta de Extremadura conformidad para que ésta redacte el proyecto de acondicionamiento de la Avda. Martín Palomino.

En la actualidad, se está redactando el acuerdo para definir las actuaciones y la financiación de las mismas por parte de cada Administración, correspondiendo a la Dirección General de Infraestructuras de la Junta de Extremadura la redacción del proyecto de adecuación de la Avenida Martín Palomino.

Las dificultades surgidas en la tramitación del convenio hacen aconsejable la tramitación a través de concesión de subvención nominativa.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales, destinada a garantizar la movilidad sostenible y la seguridad vial en el ámbito metropolitano.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X			X	X			X	X			

4. Plazo necesario para su consecución:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

5. Costes previsible para su realización:

El coste total de la actuación asciende a 6,03 M€, a financiar a partes iguales por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Plasencia.

El importe a financiar por el Ministerio, 2,01 M€.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, 0,2M€, quedó sin ejecutar.

Se está trabajando en el acuerdo para definir las actuaciones y la financiación de las mismas por parte de cada Administración. El coste total de la actuación se estima en 6,03 M€, de los que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana financiará 2,01 M€.

En 2019 al haberse prorrogado los presupuestos de 2018, esta línea mantenía una dotación de 0,2 M€. Su concesión exigía la aprobación mediante Real Decreto, que no fue autorizado por el Ministerio de Hacienda.

Convenio con la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Plasencia.

En 2020 al haberse autorizado una nueva prórroga de los presupuestos esta línea mantuvo la misma dotación de 0,2M€. La dotación en la propuesta de Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio es igualmente de 0,2 M€.

La previsión de financiación es la siguiente:

2021	0,2 M€
2022	0,8 M€
2023	1,01 M€

6. Fuentes de financiación.

La actuación se financiará por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Plasencia.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.758.02.

7. Plan de acción:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Importes certificados y justificados en relación con el presupuesto total.

9. Procedimiento de concesión:

Se realizará mediante concesión de subvención nominativa.

Convenio con la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Boecillo

1. Antecedentes:

Se trata de la construcción de una pasarela peatonal y ciclista sobre una carretera de titularidad estatal y otra autonómica, con el objetivo de conectar núcleos de población del término municipal de Boecillo. Esta prevista la cofinanciación de esta actuación entre las tres Administraciones, estatal (40%), autonómica (40%) y local (20%).

Si bien una vez construida se asignará la titularidad de la misma al Ayuntamiento de Boecillo, al que corresponderá su mantenimiento. Dado que su construcción afecta a una carretera de titularidad estatal, con el fin de garantizar que las obras se adecúen a la normativa y requisitos técnicos exigidos para las carreteras que integran la Red de Carreteras del Estado, se ha reconsiderado el planteamiento inicial, considerando más adecuado que las obras se contraten y controlen desde la Dirección General de Carreteras, por lo que no se va a llevar a cabo a través de una subvención y queda fuera del ámbito del Plan Estratégico de Subvenciones

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

En su configuración inicial, esta actuación se enmarcaba dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

En su configuración inicial, se establecería en el Convenio a suscribir entre las partes.

5. Costes previsibles para su realización:

En su configuración inicial, se establecería en el Convenio a suscribir entre las partes. El importe previsto en los PGE 2018 fue de 200.000 euros.

Sin costes previstos ni ejecución en los ejercicios 2019 y 2020 por falta de continuidad.

6. Fuentes de financiación.

En su configuración inicial, se establecería en el Convenio a suscribir entre las partes. El importe de ejecución de la pasarela se repartirá entre el Ministerio, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento de Boecillo.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.38.453B.768.02.

7. Plan de acción:

En su configuración inicial, se establecería en el Convenio a suscribir entre las partes.

Convenio con la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Boecillo

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Firma del Convenio.
- Licitación y ejecución de las obras.
- Puesta en servicio de la pasarela.

9. Procedimiento de concesión:

En su configuración inicial, se establecería en el Convenio a suscribir entre las partes.

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

1. Antecedentes:

En los PGE-2018 se dotó por primera vez esta línea destinada a la financiación de actuaciones de mejora en la carretera N-121-A de la Red de Carreteras de Navarra.

Con fecha 18 de diciembre de 2018 se dictó resolución de concesión de subvención nominativa a la Comunidad Foral de Navarra para dicha finalidad, por importe de 10 M€.

El objetivo de esta subvención es la realización de actuaciones de mejora en la carretera convencional N-121, y concretamente en el tramo entre Pamplona y el límite con la provincia de Guipúzcoa que permite la unión con Francia, en el tramo denominado N-121-A perteneciente a la Red de Carreteras de Navarra mediante la conversión de la misma en una vía 2+1 al objeto de mejorar los niveles de servicio y de seguridad de esta importante vía de comunicación que forma parte del catálogo de la Red Transeuropea de Transportes.

En los Presupuestos Generales del Estado para 2021, se ha incluido de nuevo esta línea con una dotación de 15 M€, que se instrumentará mediante resolución nominativa.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

El plazo fijado en la resolución de concesión de 2018 para la ejecución de las actuaciones y la justificación de la inversión realizada finaliza el 21 de octubre de 2021.

El plazo para la ejecución de la partida prevista en 2021 se fijará en la resolución de concesión, que se tramitará en este año.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste de esta línea es de 25 M€.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 10 M€, ejecutándose en su totalidad.

Sin coste previsto ni ejecución en 2019.

Sin coste previsto en 2020.

El importe previsto en 2021 es de 15 M€.

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

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.758.01.

7. Plan de acción:

Se establece en el instrumento de concesión de la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Licitación y ejecución de las obras. Pendiente de aportación de justificación por la Comunidad Foral de Navarra, disponiendo de plazo hasta el 21 de octubre de 2021.
- Puesta en servicio de las obras. Pendiente.

9. Procedimiento de concesión:

Resolución de concesión nominativa.

Proyecto constructivo puente sobre el río Zadorra a favor de La Puebla de Arganzón

1. Antecedentes:

En los PGE-2018 se dotó por primera vez esta línea destinada a la financiación del proyecto constructivo del puente sobre el río Zadorra.

Con fecha 26 de noviembre de 2018 se dictó resolución de concesión de subvención nominativa al Ayuntamiento de La Puebla de Arganzón para dicha finalidad, por importe de 0,15 M€.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

El plazo fijado en la resolución de concesión para la ejecución de las actuaciones y la justificación de la inversión realizada finaliza el 30 de noviembre de 2021.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste de esta línea es de 150.000 €.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 150.000 euros, ejecutándose en su totalidad.

Sin coste en 2019 ni 2020 por haberse ejecutado la totalidad del mismo.

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.38.453B.768.05.

7. Plan de acción:

Se establece en el instrumento de concesión de la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Aprobación del proyecto constructivo. Pendiente de justificación por el Ayuntamiento, disponiendo de plazo hasta el 30 de noviembre de 2021.

9. Procedimiento de concesión:

Resolución de concesión nominativa.

Al Ayuntamiento de Icod de Los Vinos para prolongación de la Calle Fray Cristóbal Oramas

1. Antecedentes:

En los PGE-2018 se dotó por primera vez esta línea destinada a la financiación de las obras de la unión de las calles Fray Cristóbal Oramas y Vía del Barranco del Preceptor a través de la calle Elías Serra Rafols. Con fecha 17 de diciembre de 2018 se dictó resolución de concesión de subvención nominativa al Ayuntamiento de Icod de Los Vinos para dicha finalidad, por importe de 0,8 M€.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

El plazo fijado en la resolución de concesión para la ejecución de las actuaciones y la justificación de la inversión realizada finaliza el 30 de noviembre de 2021.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste de esta línea es de 800.000 €.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 800.000 euros, ejecutándose en su totalidad. Sin coste en 2019 ni 2020 por haberse ejecutado la totalidad del mismo.

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P : 17.38.453B.768.06.

7. Plan de acción:

Se establece en el instrumento de concesión de la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Licitación y ejecución de las obras. Pendiente de justificación por el Ayuntamiento.
- Puesta en servicio de las obras. Pendiente de ejecución de las obras.

El Ayuntamiento dispone para la justificación de las actuaciones hasta el 30 de noviembre de 2021.

9. Procedimiento de concesión:

Resolución de concesión nominativa.

Convenio con el Ayuntamiento de Castañeda (Cantabria)

1. Antecedentes:

En los PGE-2018 se dotó por primera vez esta línea destinada a la financiación de una pasarela peatonal sobre la N-634, estando prevista inicialmente la celebración de un convenio con el Ayuntamiento de Castañeda.

Con fecha 18 de diciembre de 2018 se dictó resolución de concesión de subvención nominativa al Ayuntamiento de Castañeda para dicha finalidad, por importe de 0,13 M€, si bien el pago no pudo hacerse efectivo, por no acreditar el Ayuntamiento estar al corriente de sus obligaciones tributarias.

Debido a la construcción del tramo de la autovía A-8, La Encina-Torrelavega (puesta en servicio en octubre de 2015) se construyeron, en el municipio de Castañeda, dos semienlaces separados a una distancia de 1,5km aprox. Uno de ellos para dar entrada a Castañeda, y el otro para entrar en Pomaluengo desde la citada autovía A-8.

Estos semienlaces han generado un tráfico adicional en la carretera N-634, cedida al ayuntamiento de Castañeda, que ha provocado problemas de seguridad en el antiguo puente sobre el río Pisueña. Por ello, el Ayuntamiento de Castañeda solicita la ejecución de una pasarela peatonal, y la participación de este Ministerio en su financiación, lo cual se instrumentaría a través de un Convenio.

Se ha considerado conveniente atender la petición del Ayuntamiento de Castañeda, dado que el problema en la carretera N-634, aunque sea de titularidad municipal, lo ha generado el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales, destinada a garantizar la movilidad sostenible y la seguridad vial en el ámbito metropolitano.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, 0,13 M€, quedó sin ejecutar.

A fecha actual el Ayuntamiento tiene un anteproyecto de la pasarela, y su ejecución cuenta con la autorización de la DGC (necesaria por encontrarse en zona de servidumbre de la autovía A-8). El coste de la pasarela se estima en 0,35 M€.

Convenio con el Ayuntamiento de Castañeda (Cantabria)

La dotación en 2019, al haber sido prorrogados los Presupuestos de 2018, asciende a 0,13 M€. Su concesión exigía la aprobación mediante Real Decreto, que no fue autorizado por el Ministerio de Hacienda.

En 2020 al haberse autorizado una nueva prórroga de los presupuestos esta línea mantiene la misma dotación de 0,13M€.

La dotación en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 es igualmente de 0,35 M€.

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.38.453B.768.04.

7. Plan de acción:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Licitación y ejecución de las obras.
- Puesta en servicio de la pasarela.

9. Procedimiento de concesión:

Nominativa.

A la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

1. Antecedentes:

Esta subvención tiene su origen en el convenio suscrito en 2007 entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera N-420 y otro de la N-330 a favor de la Junta de Comunidades, en virtud del cual el Ministerio se compromete a aportar a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha un total de 35,7 M€, para la adecuación de las vías cedidas., de los que han sido abonados 35,21 M€.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es la planificación de las infraestructuras del transporte.

Se trata de carreteras pertenecientes a la red de carreteras del Estado en Castilla-La Mancha que pasan a ser de titularidad de la Junta de Comunidades, ya que han perdido funcionalidad para estar integradas en la red estatal y pueden formar parte de la red autonómica.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X								

El convenio en el que esta línea tiene su origen se extinguió el 2 de octubre de 2019 por aplicación de lo dispuesto en la Ley 40/2015, por lo que se aprobó fue liquidado el 26 de diciembre de 2019. No obstante, habiéndose detectado error en la liquidación aprobada, procede su corrección, abonando a la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha la obra realmente ejecutada durante la vigencia del convenio.

4. Plazo necesario para su consecución:

Actuación ya ejecutada pendiente de pago

5. Costes previsibles para su realización:

En los PGE de 2021 está presupuestada una partida que asciende a 0,21 M€.

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE
 Aplicación PGE 2021: 17.38.453B.754

7. Plan de acción:

No procede. Actuación ya ejecutada

A la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Actuación ya finalizada

9. Procedimiento de concesión:

Resolución de subvención nominativa

Al Ayuntamiento de Soria para la construcción de una pasarela peatonal sobre la SO-20, para conexión del polígono industrial de Soria con el barrio Las Casas

1. Antecedentes:

El barrio Las Casas, situado fuera del casco urbano de Soria y al norte de éste, queda separado de la ciudad y del Polígono Industrial de Soria por la circunvalación SO-20, la cual ha hecho que los caminos que comunicaban el barrio con Soria hayan sido suprimidos o muy modificados, en detrimento de la circulación rodada y muy especialmente de la peatonal.

El camino más directo desde Las Casas al polígono industrial y a Soria, en concreto, queda cortado, obligando a realizar un rodeo de más de 700 metros por caminos laterales para utilizar el paso inferior más cercano. Debido a ello, hay riesgo de que se produzcan cruces indebidos de peatones por la SO-20.

Dar solución al problema del tráfico peatonal y la necesidad de aumentar la seguridad vial en la zona es la causa de que las administraciones implicadas se planteen colaborar para construir una pasarela sobre la carretera SO-20 conectando el barrio Las Casas y el polígono industrial de Soria.

En el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2019, aprobado por el Gobierno, se contemplaba esta partida con una dotación de 0,20 M€, en el concepto 17.38.453B.76807.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, con la finalidad de garantizar la circulación de peatones del municipio de Soria, Barrio Las Casas, en condiciones de seguridad, y conforme a los compromisos adquiridos, se considera necesaria la concesión de una subvención directa.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales, destinada a garantizar la movilidad sostenible y la seguridad vial en el ámbito metropolitano.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X	X	X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

5. Costes previsibles para su realización:

El coste previsto en 2021 es de 0,20 M€.

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación PGE 2021: 17.38.453B.768.07

Al Ayuntamiento de Soria para la construcción de una pasarela peatonal sobre la SO-20, para conexión del polígono industrial de Soria con el barrio Las Casas

7. Plan de acción:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Licitación y ejecución de las obras.
- Puesta en servicio de la pasarela.

9. Procedimiento de concesión:

Resolución nominativa

Convenio con el Ayuntamiento de Valencia para la rehabilitación Torre Miramar

1. Antecedentes:

La obra de la Torre Miramar se ejecutó fruto de un convenio suscrito en 1991 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y el Consell Metropolità de l'Horta, cuyo objeto era la ejecución de las rondas de Valencia.

La ejecución de la glorieta y paso inferior fue la última de estas actuaciones recogidas en dicho Convenio y tras su ejecución se debían entregar al Ayuntamiento en 2009, al igual que el resto de los tramos de ronda ejecutados, para que esta Administración se encargara de su conservación y mantenimiento.

Las obras consistieron en deprimir la V-21 construyendo una glorieta superior que enlazase con las rondas. Esta obra cumplió los objetivos previstos con su ejecución, mejorando la accesibilidad a Valencia desde la V-21.

El proyecto de construcción estaba consensuado y validado por el Ayuntamiento.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales, destinada a garantizar la movilidad sostenible y la seguridad vial en el ámbito metropolitano.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X	X	X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

5. Costes previsibles para su realización:

Se están manteniendo contactos con Ayuntamiento de Valencia, y actualmente se valoran las actuaciones necesarias en unos 3M€.

En los PGE de 2021 está presupuestada una partida que asciende a 0,10 M€.

Convenio con el Ayuntamiento de Valencia para la rehabilitación Torre Miramar**6. Fuentes de financiación.**

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación PGE 2021: 17.38.453B.768.09

7. Plan de acción:

Se establecerá en el Convenio a tramitar.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Licitación y ejecución de las obras.
- Cesión al Ayuntamiento.

9. Procedimiento de concesión:

El que se establezca en Convenio.

Convenio con la Diputación Foral de Álava por obras de ampliación de la AP-1. Enlace de Armiñón

1. Antecedentes:

Con fecha 30 de noviembre de 2018 la autopista AP-1 Burgos-Armiñón revierte al Estado y pasa a ser libre de peaje.

Mediante “Real Decreto 1414/2018, de 3 de diciembre, de ampliación de funciones y servicios de la Administración del Estado traspasados a la Comunidad Autónoma del País Vasco por el Real Decreto 2769/1980, de 26 de septiembre, en materia de carreteras”, se traspasa a la Comunidad Autónoma del País Vasco la titularidad del tramo de la autopista AP-1 entre el límite entre las provincias de Burgos y Álava, en el punto kilométrico 77+200, y el final de la autopista en el enlace 7 de Armiñón, en el punto kilométrico 83+200, en condiciones de uso libre de peaje, así como las funciones y servicios correspondientes hasta ahora ejercidos por la Administración General del Estado, sin perjuicio de las competencias que ostenta la Diputación Foral de Álava en esta materia.

Con motivo del cambio en el sistema de gestión de la carretera, resulta necesario adaptar la actual infraestructura, que fue proyectada como autopista de peaje al usuario, a un nuevo modelo de gestión libre de peaje.

Para ello la conexión de la actual AP-1 con la A-1 requiere obras consistentes en la ampliación de capacidad de los ramales de acceso en ambos sentidos, como se contempla en el apartado B)3 del Anexo al Real Decreto 1414/2018, de 3 de diciembre.

La Comisión Mixta de Transferencias Estado-País Vasco de 26 de noviembre de 2018 prevé que para el desarrollo de las actuaciones tendentes a ampliar la capacidad del enlace de conexión entre la A-1 y la AP-1 en Armiñón (Álava) se fijará en un convenio, asumiendo la Administración del Estado la financiación de las mismas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X							

4. Plazo necesario para su consecución:

Se estima que el plazo de ejecución de las actuaciones a desarrollar a través del presente convenio será de 42 meses.

Convenio con la Diputación Foral de Álava por obras de ampliación de la AP-1. Enlace de Armiñón**5. Costes previsibles para su realización:**

El coste estimado es de 16 M€, distribuido en las siguientes anualidades:

2021:	0,20 M€
2022:	1,40 M€
2023:	7,00 M€
2024:	7,40 M€

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación PGE 2021: 17.38.453B.768.10

7. Plan de acción:

Se establecerá en el convenio a suscribir

El Gobierno Vasco tiene competencias exclusivas y plenas en la planificación, construcción, explotación y conservación de su red viaria. La Administración General del Estado colabora únicamente en la financiación, según las dotaciones consignadas en los PGE de cada año.

Se constituirá una comisión mixta de seguimiento que se encargará de seguir e interpretar el convenio.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Plazo de redacción de los proyectos técnicos

Licitación y ejecución de las obras

Puesta en servicio de las obras

9. Procedimiento de concesión:

A través de la suscripción de un convenio

Convenio con el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid para nuevo enlace M-50

1. Antecedentes:

El Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid presentó un proyecto para la ejecución de un acceso a la M-50 desde la M-823, cuyo titular es la Comunidad de Madrid.

Tras el sometimiento a información pública, se trabaja actualmente en la finalización de la redacción del proyecto y en su aprobación.

Por otro lado, en los contactos mantenidos se abrió la posibilidad de suscribir un convenio para favorecer la ejecución de la actuación, entre todas las partes implicadas:

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como titular de la M-50.
- Comunidad de Madrid como titular de la M-823.
- Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid como promotor de la actuación.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Esta actuación se enmarcaría dentro de la competencia que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la definición y propuesta de las políticas referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte. Se trata de una actuación a realizar en colaboración con otras Administraciones Territoriales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X	X	X		X							

4. Plazo necesario para su consecución:

Se establecerá en el instrumento de concesión de la subvención.

5. Costes previsibles para su realización:

En los PGE de 2021 está presupuestada una partida que asciende a 6,66 M€

6. Fuentes de financiación.

Dirección General de Carreteras a través de los PGE.

Aplicación PGE 2021: 17.38.453B.768.11

Convenio con el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid para nuevo enlace M-50

7. Plan de acción:

Se establecerá en el Convenio a tramitar.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Ejecución de la actuación.

9. Procedimiento de concesión:

El que se establezca en Convenio.

2.6.3 OBJETIVO ESTRATÉGICO 3

Procurar una política de vivienda orientada a garantizar el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a las personas que más lo necesiten, al tiempo que se contribuye a la consolidación de un desarrollo económico sostenible.

La garantía constitucional del disfrute de una vivienda digna y adecuada, es una prioridad y una responsabilidad compartida de todos los poderes públicos. El acceso social a la vivienda se constituye en línea fundamental de su política de corrección de la desigualdad.

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 Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (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.

Para paliar esta situación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana va a acometer nuevas medidas encaminadas a garantizar el acceso a la vivienda por parte de las personas y las familias con menos recursos a través de instrumentos como el Plan Estatal de Vivienda y de la colaboración con Comunidades Autónomas y Entidades Locales.

Se busca **reforzar la vertiente social de la vivienda, para una política más inclusiva, que luche contra la desigualdad, la desprotección de los ciudadanos y la situación de las personas sin hogar.**

Para ello, se impulsarán medidas en materia de alquiler que contribuyan a aumentar la oferta, optimizando el uso del parque de vivienda existente y favoreciendo la estabilidad y las garantías de propietarios e inquilinos.

El diseño de una política de vivienda orientada a garantizar el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a las personas que más lo necesiten, contribuye a la corrección de la desigualdad, la consolidación de un desarrollo económico sostenible, y constituye un Objetivo Estratégico independiente en el presente PES 2018-2021, lo que da muestra de su trascendencia.

En el anterior Plan Estratégico de Subvenciones 2014-2017, las líneas de subvención se correspondían con las diseñadas en el Plan Estatal de Vivienda 2013-2016 (aprobado por Real Decreto 233/2013, de 5 de abril), prorrogado durante el ejercicio 2017 por el Real Decreto 637/2016, de 9 de diciembre. Dicho Plan se centró en las ayudas al alquiler y la rehabilitación, sin fomentar la adquisición de la propiedad de vivienda con ayudas públicas ni la construcción de nuevas viviendas, salvo que se tratara de viviendas públicas en alquiler.

El **Plan Estatal de Vivienda 2018-2021** (aprobado por el Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021) introduce algunas modificaciones que ajustan y mejoran los planteamientos del anterior plan a la vez que ha adaptado su programación a la situación de pandemia iniciada en marzo de 2020.

Los objetivos del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 son, en síntesis:

- ✓ Persistir en la adaptación del sistema de ayudas a las necesidades sociales actuales y a la limitación de recursos disponibles, priorizando dos ejes, fomento del alquiler y el fomento de la rehabilitación y regeneración y renovación urbana y rural, con especial atención a las

personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual y a las ayudas a la accesibilidad universal.

- ✓ Contribuir a que los deudores hipotecarios como consecuencia de la adquisición de una vivienda protegida puedan hacer frente a las obligaciones de sus préstamos hipotecarios.
- ✓ Reforzar la cooperación y coordinación interadministrativa, así como fomentar la corresponsabilidad en la financiación y en la gestión.
- ✓ Mejorar la calidad de la edificación y, en particular, de su conservación, de su eficiencia energética, de su accesibilidad universal y de su sostenibilidad ambiental.
- ✓ Contribuir al incremento del parque de vivienda en alquiler o en régimen de cesión en uso, tanto público como privado, con determinación de una renta o precio de cesión en uso máximo, durante el plazo mínimo de 25 años.
- ✓ Facilitar a los jóvenes el acceso al disfrute de una vivienda digna y adecuada en régimen de alquiler.
- ✓ Contribuir a evitar la despoblación de municipios de pequeño tamaño, entendiendo por tales, aquellos de menos de 5.000 habitantes, facilitando a los jóvenes el acceso a la adquisición o rehabilitación de una vivienda en dichos municipios.
- ✓ Facilitar el disfrute de una vivienda digna y adecuada a las personas mayores, en régimen de alquiler o de cesión en uso con renta o precio limitado, mediante el fomento de conjuntos residenciales con instalaciones y servicios comunes adaptados a las necesidades de las personas mayores.
- ✓ Facilitar el disfrute de una vivienda digna y adecuada a las personas con discapacidad, en régimen de alquiler o de cesión en uso con renta o precio limitado, mediante el fomento de conjuntos residenciales con instalaciones y servicios comunes adaptados a dichas personas.
- ✓ Contribuir a mantener la reactivación del sector inmobiliario, fundamentalmente desde el fomento del alquiler y el apoyo a la rehabilitación de viviendas, edificios y a la regeneración y renovación urbana o rural, y, además, a través del fomento del parque de vivienda en alquiler, ya sea de nueva promoción o procedente de la rehabilitación, y de la ayuda a la adquisición y a la rehabilitación para los jóvenes en municipios de menos de 5.000 habitantes.

Sin perjuicio de las actualizaciones sufridas a lo largo del periodo de vigencia, la inversión total en ayudas directas a la vivienda prevista para los cuatro años, 2018 a 2021 incluidos, totalizaba **1.833.000.000 euros**, más otros 100 millones de euros que fueron transferidos a las comunidades y ciudades autónomas como consecuencia de la pandemia en abril de 2020. El [Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 incluye dos tipos de ayudas:](#)

- ✓ Subvenciones
- ✓ Subsidiación de préstamos convenidos

Así, las **subvenciones** que se conceden en aplicación del nuevo Plan estatal ascienden a **1.443 millones de euros**, mientras que la atención a los compromisos de **ayudas (programa) de subsidiación** suma un total de **390 millones de euros**.

La AEDE (Ayuda Estatal Directa a la Entrada) y la Renta Básica de Emancipación, no forman parte

del Plan Estatal 2018-2021, si bien su financiación responde a actuaciones anteriores en materia de vivienda, que deben seguir abonándose a sus beneficiarios, y por eso queda reflejada su financiación, que asciende a 3.850.000 €, por lo que la cifra total de inversión, en materia de vivienda, es de 1.836.850.000 € más 100 millones COVID-19.

Esta inversión de 1.936.850.000 euros se desgrega POR ANUALIDADES como sigue:

Euros

Ayuda	2018	2019	2020	2021	TOTAL
Subvenciones	350.000.000	357.000.000	464.000.000	372.000.000	1.543.000.000
Subsidiación	115.000.000	100.000.000	90.000.000	85.000.000	390.000.000
AEDE	1.700.000	1.100.000	550.000	500.000	3.850.000
Renta Básica Emancipación					
TOTAL	466.700.000	458.100.000	554.550.000	457.500.000	1.936.850.000

Respecto a la financiación de las **subvenciones, que asciende a 1.543.000.000 €, destaca** que las Comunidades Autónomas y las Ciudades de Ceuta y Melilla **podrán modificar** la distribución de recursos entre programas (siempre con la conformidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) durante todo el plazo del nuevo Plan con la única limitación de **no alterar el presupuesto** comprometido en cada anualidad.

Apuntar, que pese a la existencia de 1.936.850.000 euros de inversión la evolución presupuestaria, con unos PGE prorrogados ha sido otra. Como ejemplo, en subsidiación de préstamos durante el ejercicio 2018 se ejecutaron 94.221.146,05 euros, en 2019 el importe fue finalmente de 76.577.656,97 euros y en 2020 de 76.299.975,87 euros por lo que la cifra de inversión para el periodo 2018-2021 sufre una cierta tendencia descendente.

El Plan Estatal 2018-2021 se estructura en los siguientes Programas. -

1. Programa de subsidiación de préstamos convenidos.
2. Programa de ayuda al alquiler de vivienda.
3. Programa de ayuda a las personas en situación de desahucio de su vivienda habitual, redenido como 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.
4. Programa de fomento del parque de vivienda en alquiler.
5. Programa de fomento de mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas.

6. Programa de fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas.
7. Programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural.
8. Programa de ayuda a los jóvenes.
9. Programa de fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad.
10. Programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual.

Novedades respecto del anterior Plan de vivienda 2013-2016.-

- ✓ **La incorporación del programa de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento** de su vivienda habitual, especialmente vulnerables, ha sufrido una ampliación de su población objetivo al albur de la situación epidemiológica del país. Su finalidad es facilitar una solución habitacional inmediata a las personas víctimas de violencia de género, a las personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, a las personas sin hogar y a otras personas especialmente vulnerables.
- ✓ **Las ayudas a la adquisición de vivienda** (o en alquiler) para jóvenes, con escasos recursos económicos, **en municipios o núcleos de población, entendiéndose por tales, a los efectos del presente Plan, los de menos de 5.000 habitantes (población residente), de los cuales, la mayoría se encuentran en el ámbito rural**, lo que supone además un incentivo para la no despoblación de dichos núcleos rurales, e igualmente de contribuir al reto demográfico en dichas zonas. **Los municipios de menos de 5.000 habitantes o núcleos de población se localizan en las CCAA de: Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura y La Rioja.**
- ✓ **Impulso al fomento del parque de viviendas en régimen de alquiler o en régimen de cesión en uso**, mediante un programa que incentiva económicamente su promoción pública o privada, exigiendo un compromiso de permanencia mínima en esos regímenes de 25 años, al tiempo que fija rentas y precios máximos modulados en función de los niveles de ingreso tope que se establecen para el inquilino o cesionario potencial. Con ello, se posibilita un incremento de la oferta de viviendas en estos regímenes de tenencia que moderará los precios de alquiler para las personas con menos recursos.
- ✓ **En relación con las ayudas al alquiler** se suprime el límite de 200 euros/mes, y además se incorpora la posibilidad de otorgar ayudas al alquiler a beneficiarios que abonen una renta de hasta 900 euros/mes, frente a la limitación de 600 euros/mes del Plan Estatal 2013-2016.
- ✓ **En materia de rehabilitación se incorporan**, en relación con el plan anterior, las ayudas a la rehabilitación de viviendas unifamiliares, ya sean de naturaleza urbana o rural, y las ayudas individuales a las viviendas ubicadas en edificios de tipología residencial colectiva.
- ✓ **En materia de regeneración y renovación** se incorpora el **programa de fomento de la regeneración y renovación urbana y rural**, con el objeto de mejorar los tejidos residenciales, recuperar conjuntos históricos, centros urbanos, barrios degradados, incluidos expresamente la infravivienda y el chabolismo, y núcleos rurales.
- ✓ **Por otra parte, se incorpora la retroactividad en la concesión de las ayudas** del Plan con efectos a 1 de enero de 2018. Ello garantiza la solución de continuidad entre las ayudas del

Plan 2013-2016 prorrogado durante el ejercicio 2017 con las ayudas del nuevo Plan 2018-2021.

- ✓ **Asimismo, en el ejercicio 2020 se ha sumado un nuevo programa de ayudas a contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual** regulado en la orden 336/2020, de 9 de abril.

En cuanto al régimen de las ayudas o subvenciones, la concesión de las mismas se rige por lo dispuesto en el **Real Decreto 106/2018**, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, que regula en capítulos distintos del mismo, cada programa, y en las disposiciones que puedan dictarse en su desarrollo o ejecución, así como por lo establecido en la **Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones**, en el reglamento que la desarrolla, y en la normativa autonómica aplicable, **así como en los convenios que se suscribirán para su ejecución**.

La **exigencia de implicación de las CCAA es mayor** que en el Plan 2013-2016. En el Plan anterior de cada 100 euros estatales, 70 se ponían a disposición de las CCAA sin exigencia de cofinanciación y los 30 restantes estaban condicionados a igual cofinanciación. La **gestión** de las ayudas del Plan corresponderá, como en los anteriores, a las **Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla**.

La colaboración entre ellas y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha instrumentado **mediante los correspondientes Convenios de Colaboración**, en los que se ha **establecido la previsión de financiación a aportar en cada anualidad por la Administración General del Estado**, así como los **compromisos de cofinanciación de las actuaciones que**, en su caso, **asuma la Comunidad Autónoma o Ciudades de Ceuta y de Melilla**.

En este sentido, el Plan **regula la cofinanciación de las actuaciones por parte de las CCAA**, de la siguiente manera:

- ✓ **Ejercicio 2018:** el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) aportó, de manera incondicionada, el 70% del crédito consignado. La aportación del 30% restante, total o parcialmente, estará condicionada a que la CCAA cofinancie con una cuantía adicional del 30% de la anualidad de 2018.
- ✓ **Ejercicios 2019, 2020 y 2021:** el 70 % del importe que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se comprometa a aportar estará condicionado a que la Comunidad Autónoma o Ciudad de Ceuta y Melilla de que se trate, cofinancie con una cuantía equivalente al 10 % de la correspondiente anualidad para actuaciones del Plan. En caso de que la cofinanciación de la Comunidad Autónoma o Ciudad de Ceuta y Melilla que corresponda, sea menor al 10 % el compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre el 70 % se reducirá proporcionalmente.
- ✓ El 30 % restante de dicho importe, correspondiente al compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, estará condicionado a que la Comunidad Autónoma o Ciudad Autónoma de Ceuta y Melilla cofinancie con una cuantía del 20 % de la correspondiente anualidad para actuaciones del Plan. En caso de que la cofinanciación de la Comunidad Autónoma o Ciudad de Ceuta y Melilla que corresponda, sea menor al 20

% el compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre el 30 % se reducirá proporcionalmente

Se estima que **el Plan Estatal**, va a suponer durante los cuatro años, del año 2018 al año 2021 incluido, la creación de más de **46.400 puestos de trabajo**, teniendo en cuenta:

- ✓ Que **por cada millón de euros** en ayudas directas se generan, aproximadamente **56 puestos de trabajo directos e indirectos** (fuente: *Impacto económico de las políticas de rehabilitación del Plan estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012*, Marzo 2009, Centro de estudios Económicos Tomillo CEET), de forma que aplicando esta estimación al conjunto de programas de rehabilitación, regeneración y renovación urbana o rural y teniendo en cuenta que la inversión prevista en ayudas directas para estos programas alcanzará, según las previsiones, 721,50 millones de euros , se estima que **se generarán 40.400 puestos de trabajo** durante el periodo de aplicación del Plan vinculados a la **actividad de rehabilitación, regeneración y renovación urbana y rural**.
- ✓ Asimismo, la inversión prevista en ayudas para la promoción de vivienda para alquiler o cesión en uso, o para personas mayores o con discapacidad, también para alquiler o cesión en uso, alcanzan 216,45 millones de euros. **Por cada millón de euros en ayudas a la promoción de viviendas se generan 28 puestos de trabajo**, directos e indirectos (fuente: *Inversiones públicas en capital con mayor incidencia en la creación de empleo en España*, Carolina Cosculluela Martínez. Universidad Rey Juan Carlos. 2009). Así durante el periodo de aplicación de este Plan Estatal se generarán **6.060 puestos de trabajo** vinculados a la **actividad de la promoción de viviendas para alquiler o cesión en uso**.

El número de ayudas que se estima serán concedidas, sin incluir la cofinanciación asciende a 561.222 ayudas, con el siguiente detalle:

- **Beneficiarios del programa de subsidiación**: durante los cuatro años se beneficiarán un total de 70.000 adquirentes de vivienda protegidas y 1.780 promotores de vivienda protegida para alquiler cuyos prestamos financian 62.677 viviendas protegidas ocupadas en régimen de alquiler. Los **beneficiarios totales serán 132.677 familias**.
- **Beneficiarios de los programas de ayudas**: Se estima que se concederán un total de **428.545 ayudas**.
 - Se estima que se concederán 266.750 ayudas al alquiler, con el siguiente detalle:
 - 173.200 ayudas al alquiler
 - 40.100 ayudas al alquiler a personas objeto de desahucio de su vivienda habitual
 - 53.450 ayudas al alquiler a jóvenes de menos de 35 años
 - Se estima que se concederán ayudas para la rehabilitación de 144.300 viviendas.
 - 48.100 viviendas rehabilitadas con mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad
 - 72.150 viviendas rehabilitadas para la mejora de la accesibilidad
 - 24.050 viviendas rehabilitadas o renovadas en Áreas de regeneración y

renovación urbana o rural)

- Se estima que se concederán ayudas para la promoción de 10.815 viviendas destinadas al alquiler.
 - 7.215 viviendas promovidas o rehabilitadas para destinarlas al alquiler
 - 3.600 viviendas promovidas o rehabilitadas para destinarlas al alquiler de personas mayores o personas con discapacidad
- Se estima que se concederán 6.680 ayudas a los jóvenes para la adquisición de vivienda en municipios de pequeña población

La colaboración privada se fomenta por diversas vías. En primer lugar, mediante la posibilidad de que el órgano competente de la Comunidad Autónoma o Ciudad de Ceuta y de Melilla actúe a través de entidades colaboradoras, previa la suscripción del correspondiente convenio de encomienda de gestión, en el que se detallarán las funciones encomendadas. En segundo lugar, canalizando su intervención en la ejecución de las actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación, por cualquier título y, en particular, mediante los contratos de cesión, permuta o arrendamiento y los convenios de explotación que a tal efecto se suscriban, atribuyéndose a los sujetos privados que intervengan en estas actuaciones amplias facultades y la condición de entidades colaboradoras.

El Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, por otra parte, se presenta también con un horizonte temporal de cuatro años, asumiendo, al igual que el Plan Estatal 2013-2016, la prudente cautela de no condicionar las políticas de vivienda futuras por compromisos económicos que se generen en tiempos pasados y que no respondan a objetivos del momento.

El nuevo Plan Estatal 2018-2021 asume que su éxito dependerá, en buena medida, de su capacidad para generar actividad y empleo; es decir, de su capacidad para multiplicar cada euro invertido en riqueza y bienestar para el país, mediando una significativa creación de puestos de trabajo.

Asimismo, y dentro de este objetivo estratégico, deben mencionarse otras líneas de subvenciones relacionadas con la política de vivienda:

- **SEPES. Ciudad Autónoma de Ceuta:** El objeto de esta subvención es atender al Proyecto Básico y construcción de en torno a 90 viviendas en la parcela D2 de la Actuación “Loma de Colmenar. Las ayudas se dirigen a financiar un Plan de Construcción de 90 viviendas protegidas para el arrendamiento en la ciudad, con el fin de atender la carencia de viviendas para un sector de la población con menos recursos. El convenio entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), SEPES y la ciudad de Ceuta para el 2018-2022 se firmó el 21 de diciembre de 2018.
- **SEPES. Ciudad Autónoma de Melilla:** Las ayudas se dirigen a financiar un Plan de Construcción de viviendas protegidas para el arrendamiento en la ciudad, con el fin de atender la carencia de viviendas para un sector de la población con bajo nivel de renta.

Una vez finalizada la ejecución de 170 viviendas en Melilla y con objeto de completar la construcción de 300 viviendas protegidas destinadas a arrendamiento en suelos aportados

por dicha Ciudad, se tiene previsto la suscripción de un nuevo Convenio para continuar con el desarrollo de viviendas protegidas para arrendamiento asequible por plazo de 4 años.

- **Comunidad Autónoma de Canarias para rehabilitación, renovación y regeneración urbana:** El objeto de la subvención es la compra de inmuebles para alquiler social/asequible.
- **Se suman en los PGE 2021 transferencias de capital a diversas entidades locales** con denominación de Plan 20.000, un total de 25.640.000 euros.

Subsidiación de Préstamos convenidos

1. Antecedentes:

La subsidiación consiste en el abono a la entidad de crédito prestamista, con cargo a los presupuestos del Ministerio, de una cantidad que será descontada previamente por la entidad de crédito de las cuotas de amortización de capital e intereses o sólo de intereses, en el período de carencia, cuando proceda, en cada vencimiento del pago del préstamo convenido para adquisición de vivienda o para promotores de viviendas destinadas al alquiler acogidas a los planes de vivienda anteriores al Plan 2013-2016.

En cada uno de los planes se establece el mecanismo de subsidiación, así como su duración. La cuantía varía en función del nivel de ingresos familiares del prestatario y de la modalidad de actuación protegida.

El número de beneficiarios de las ayudas a la subsidiación durante el período 2013-2017 ha sido de 249.973.

Estas ayudas se han mantenido, al igual que en el Plan 2013-2016 y su prórroga del año 2017, para todas aquellas familias que las vinieran percibiendo.

El importe global de las ayudas a la subsidiación de préstamos será decreciente ya que en aplicación de la disposición adicional segunda de la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, no se admiten nuevos reconocimientos de ayudas de subsidiación de préstamos que procedan de concesiones, renovaciones, prórrogas, subrogaciones o de cualquier otra actuación protegida de los planes estatales de vivienda.

El número de préstamos vivos con derecho a subsidiación en 2020 ascendió a 2.368.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Esta ayuda de subsidiación de la cuota del préstamo está dirigida a adquirentes de viviendas protegidas con niveles de ingresos determinados y a promotores de viviendas protegidas en régimen de alquiler.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X					X		

La subsidiación de la cuota del préstamo pretende facilitar el acceso a la vivienda.

Subsidiación de Préstamos convenidos

La dificultad de las familias para poder afrontar el cumplimiento de las obligaciones de los préstamos hipotecarios que suscribieron para la adquisición de una vivienda protegida, que se manifiesta por ejemplo, en los casos de ejecución hipotecaria que culminan en procedimiento de desahucio, exige un esfuerzo decidido para mantener estas ayudas de subsidiación a todas aquellas familias que las vinieran percibiendo por todo el periodo por el que las tuvieran reconocidas.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 mantiene en el Programa de subsidiación de préstamos convenidos las ayudas de planes estatales anteriores que cumplan con el ordenamiento jurídico vigente.

En su regulación actual los compromisos existentes llegan hasta el año 2038.

5. Costes previsibles para su realización:

2018: Presupuestado: 74.600.000 euros. Ejecutado: 94.221.067,05 euros.

2019: Presupuesto prorrogado 2018: 74.600.000 euros. Ejecutado 76.577.656,97 euros.

2020: Presupuesto prorrogado: 74.600.000 euros. Ejecutado: 76.280.645,65 euros.

2021: Presupuestado: 72.000.000 euros

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.261N.782.01.

7. Plan de acción:

Las Administraciones competentes para resolver y reconocer estas ayudas son las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, al ostentar la competencia exclusiva en materia de vivienda, tal y como establece el artículo 148.1. 3ª de la Constitución Española; pero el Estado tiene la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica (artículo 149.1.13ª de la Constitución Española), en concreto (STC 152/1988 FJ 4):

- La definición misma de las actuaciones protegibles.
- La regulación esencial de las fórmulas de financiación adoptadas y, como parte de ella, el nivel de protección que se intenta alcanzar u ofrecer en cada caso.

Subsidiación de Préstamos convenidos

En aplicación del Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad y la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, actualmente no se admiten nuevos reconocimientos de ayudas de subsidiación de préstamos que procedan de concesiones, renovaciones, prórrogas, subrogaciones o de cualquier otra actuación protegida de los planes estatales de vivienda.

El Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del Alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016, prorrogado durante 2017, mantuvo en el Programa de subsidiación de préstamos convenidos las ayudas de planes estatales anteriores que cumplan con el ordenamiento jurídico vigente. El nuevo Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, aprobado por el Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, mantendrá la misma línea de acción.

En los Planes de Vivienda recientes el importe de la subsidiación se determina en un número de euros anuales por cada 10.000 € de préstamo convenido, que varían en función de la cuantía del préstamo, del nivel de ingresos del prestatario y del tipo de actuación protegida. Las entidades financieras colaboradoras en la gestión de los planes estatales de vivienda adelantan su abono a los beneficiarios descontándolo de la cuota mensual de amortización del préstamo e intereses.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de préstamos vivos y las facturaciones mensuales enviadas por las entidades financieras colaboradoras en la gestión de los Planes estatales de vivienda:

- Nº de préstamos vivos en 2018: 15.822 préstamos.
- Desglose facturaciones aprobadas por periodos mensuales en 2018:

Período	Nº Facturaciones	Importe Aprobado
01-2018	61	9.343.586,77
02-2018	62	6.972.184,67
03-2018	74	10.037.706,81
04-2018	60	6.320.428,82
05-2018	60	6.697.696,03
06-2018	67	11.670.830,94
07-2018	57	6.239.326,22
08-2018	55	6.998.112,06
09-2018	63	8.506.803,05
11-2018	62	13.699.748,67
12-2018	59	7.407.608,01

- Nº de préstamos vivos en 2019: 3.340 préstamos.
- Desglose facturaciones aprobadas por periodos mensuales en 2019:

Subsidiación de Préstamos convenidos

Período	Nº Facturaciones	Importe Aprobado
01-2019	53	8.927.093,06
02-2019	53	5.170.237,59
03-2019	58	8.698.422,03
04-2019	51	5.793.471,75
05-2019	45	8.121.703,55
06-2019	50	9.682.985,84
07-2019	47	5.288.084,92
08-2019	46	5.846.646,60
09-2019	57	10.490.495,49
10-2019	44	5.557.134,78
11-2019	44	6.661.946,36
12-2019	50	9.221.931,09

- Nº de préstamos vivos en 2020: 2.368 préstamos.
- Desglose facturaciones aprobadas por periodos mensuales en 2020:

Período	Nº Facturaciones	Importe Aprobado
01/01/2020	47	5.572.230,36
01/02/2020	35	5.754.375,11
01/03/2020	39	5.763.409,47
01/04/2020	28	7.900.014,46
01/05/2020	21	5.278.072,49
01/06/2020	33	9.112.633,77
01/07/2020	28	4.440.483,15
01/08/2020	30	5.832.354,96
01/09/2020	31	7.479.334,75
01/10/2020	28	5.907.647,46
01/11/2020	29	4.753.078,79
01/12/2020	27	9.374.278,88

Se hace constar que la suma de las facturaciones mensuales no tiene que coincidir con la ejecución presupuestaria anual, ya que las últimas facturaciones de cada ejercicio se liquidan, en función de la fecha de certificación emitida por las entidades financieras, con cargo al siguiente ejercicio presupuestario.

9. Procedimiento de concesión:

Desde la entrada en vigor de la DA2ª de la Ley 4/2013, de 4 de junio, no caben nuevos reconocimientos de ayudas de subsidiación de préstamos convenidos.

Ayuda para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual.

1. Antecedentes:

Ninguno. La línea se crea específicamente para hacer frente a la emergencia socioeconómica del COVID-19 en España.

La ayuda queda incluida en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto la concesión de ayudas al alquiler, mediante adjudicación directa, a las personas arrendatarias de vivienda habitual que, como consecuencia del impacto económico y social del COVID-19 tengan problemas transitorios para atender al pago parcial o total del alquiler. Específicamente, el programa incluye en su objeto la concesión de ayudas para hacer frente a la devolución de las ayudas transitorias de financiación recogidas en el artículo 9 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19 y contraídas por arrendatarios de vivienda habitual, a cuya devolución no pudieran hacer frente.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X					X		

La subvención del precio del alquiler al inquilino como consecuencia del impacto económico y social del COVID-19 cuando tenga problemas transitorios para atender al pago parcial o total del alquiler facilitando que mantengan su vivienda.

4. Plazo necesario para su consecución:

La Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, por la que se incorpora, sustituye y modifican sendos programas de ayuda del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19.

Se podrá conceder por un plazo de hasta 6 meses, pudiendo incluirse como primera mensualidad la correspondiente al mes de abril de 2020.

Ayuda para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual.

5. Costes previsibles para su realización:

Se sufraga dentro del marco del Plan Estatal de Vivienda.

6. Fuentes de financiación.

Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Corresponde a las Comunidades Autónomas y a las Ciudades de Ceuta y de Melilla la tramitación y resolución de los procedimientos de concesión y pago de las ayudas de este programa, así como la gestión del abono de las mismas una vez que se haya reconocido por dichas administraciones públicas el derecho de las personas beneficiarias a obtenerlas, dentro de las condiciones y límites establecidos en el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, en la orden ministerial y en el propio Plan Estatal de Vivienda 2018-2021.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de ayudas concedidas, el importe total concedido y el importe medio concedido.

Dado que la ayuda se implementó en marzo de 2020 el único dato que es posible incluir en este momento es el importe presupuestado por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla que asciende a 17.668.858,80 euros.

9. Procedimiento de concesión:

Serán los órganos competentes de cada Comunidad Autónoma y de las Ciudades de Ceuta y de Melilla los que determinen la cuantía exacta de estas ayudas, dentro de los límites establecidos para este programa, para lo que podrán establecer los medios necesarios para que la concesión de las ayudas se produzca teniendo en cuenta el grado de vulnerabilidad de los solicitantes. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión, al ser nuevo no se sabe porque sistema se optará mayoritariamente.

Ayuda al alquiler de vivienda.

1. Antecedentes:

Este programa tiene como primer antecedente la ayuda al alquiler de vivienda que se creó como nueva línea de subvención dirigida a los inquilinos en el Real Decreto 1721/2004, de 23 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1/2002, de 11 de enero, sobre medidas de financiación de actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo del Plan 2002-2005, y se crean nuevas líneas de actuaciones protegidas para fomentar el arrendamiento de viviendas.

Ha sido y es un programa de ayudas de gran aceptación por la ciudadanía, que incide en los colectivos con menores rentas, y preserva la movilidad que en ocasiones exige el mercado de trabajo.

El número de ayudas al alquiler de vivienda en el período 2013-2017 ha sido de 275.971. Cuando finalice el periodo 2018-2021 se aportará el dato correspondiente al P.E.V. 2018-2021.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto facilitar el disfrute de una vivienda en régimen de alquiler a **sectores de población con escasos medios económicos**, mediante el otorgamiento de ayudas directas a los inquilinos.

Unidades de convivencia con ingresos iguales o inferiores a 3 veces el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM). Dicho umbral será de **4 veces el IPREM si se trata de personas con discapacidad y de 5 veces el IPREM cuando se trate de personas con discapacidad de tipo especial.**

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X					X		

La subvención del precio del alquiler al inquilino de bajos ingresos económicos pretende facilitar el acceso a la vivienda.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto por el que se regula el nuevo Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el periodo 2018-2021.

La ayuda se concederá a los beneficiarios por el plazo de tres años, pero por razones justificadas las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla podrán concederla por plazo inferior.

Ayuda al alquiler de vivienda.

5. Costes previsibles para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha suscrito Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda. En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por Comunidad Autónoma y ciudades de Ceuta y Melilla acordado en la Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020 por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos de la partida presupuestaria que se van a destinar a este programa.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de ayudas concedidas, el importe total concedido y el importe medio concedido.

Dado que las convocatorias de la subvención no se han resuelto todavía en su totalidad (hay convocatorias trienales), no hay datos de los indicadores y solo consta el importe transferido.

Importe de la transferencia estatal 2018: 136.483.825,66 euros.

Ayuda al alquiler de vivienda.

Importe de la transferencia estatal 2019: 116.660.335,55 euros.

Importe de la transferencia estatal 2020: 102.832.564,13 euros.

9. Procedimiento de concesión:

La competencia para la concesión de las Ayudas es de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, mediante convocatoria pública. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por concurrencia competitiva.

Ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual/ Ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

1. Antecedentes:

Es un programa de ayudas nuevo destinado a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual, derivado de ejecución hipotecaria o por impago de la renta del alquiler, con el que se quiere hacer frente a la difícil situación por la que atraviesan algunas familias y hogares como consecuencia de los efectos de la crisis económica y financiera de los últimos años.

En virtud de la Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, por la que se incorpora, sustituye y modifican sendos programas de ayuda del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, el programa sufre en este momento modificaciones para adaptarse a la nueva realidad socio-económica, pero dicha modificación figurará expuesta en el PES 2020 que se elaborará el próximo año.

El nuevo «programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables», permitirá hacer frente a estas situaciones de extrema urgencia, que hasta el momento no eran resueltas con el programa al que sustituye, por ser ineficaz en su diseño para abordar el impacto de la pandemia que se está sufriendo, y que con seguridad va a prolongarse más allá de la suspensión de los lanzamientos aprobada en el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, con ello se gana inmediatez en la solución a esa nueva realidad.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

El objeto de este programa había sido poder ofrecer una vivienda subvencionada hasta el 100% del precio de alquiler a **quienes eran objeto de desahucio judicial de su vivienda habitual** y encontrándose en situación de vulnerabilidad, no disponían de medios económicos para acceder al disfrute de una nueva vivienda.

La **Orden TMA/336/2020, de 9 de abril**, lo amplía y establece que el objetivo es facilitar una solución habitacional inmediata a las personas víctimas de violencia de género, a las personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, a las personas sin hogar y a otras personas especialmente vulnerables.

Ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual/ Ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X					X		

La subvención del precio del alquiler al inquilino en situación de desahucio se dirige a facilitar el acceso a la vivienda pudiendo ser beneficiarios de las ayudas de este programa las personas víctimas de violencia de género, las personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, las personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables; y por cuenta de las mismas, las administraciones públicas, empresas públicas y entidades sin ánimo de lucro, de economía colaborativa o similares, siempre sin ánimo de lucro, cuyo objeto sea dotar de una solución habitacional a aquellas personas.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto por el que se regula el nuevo Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el periodo 2018-2021: contrato de alquiler por un plazo de tres años.

Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, por la que se incorpora, sustituye y modifican sendos programas de ayuda del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19: se podrán conceder por un plazo máximo de cinco años, pudiendo acumularse a los plazos anteriores, con efectos retroactivos, la cuantía necesaria para atender al pago del alquiler o los gastos de mantenimiento, comunidad y suministros básicos de los seis meses anteriores a los que la persona beneficiaria, en su caso, no hubiera podido hacer frente.

5. Costes previsibles para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana suscribió Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda. En dichos convenios se recogerá, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación. Dada la situación de emergencia socioeconómica creada por el COVID-19, el reparto por

Ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual/ Ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

programas que actualmente figura en los convenios puede verse modificado. En 2019, ninguna comunidad autónoma destinó fondos estatales a este programa. En 2020 el importe presupuestado ha ascendido a 15.272.594 euros.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por Comunidad Autónoma y Ciudades de Ceuta y Melilla acordado en la Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos que de la partida presupuestaria se van a destinar a este programa.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

El programa original se articula mediante colaboración público-privada, con la constitución de fondos de viviendas para alquiler social.

Las entidades de crédito suscriben convenio marco con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana constituyendo fondos de viviendas los que adscriben las viviendas de su propiedad que tengan desocupadas y disponibles; y en base al mismo se suscriben convenios específicos con las Comunidades Autónomas o Ciudades de Ceuta y Melilla.

El nuevo programa regulado por la Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, establece que las Comunidades Autónomas y las Ciudades de Ceuta y de Melilla pondrán a disposición de la persona beneficiaria una vivienda de titularidad pública, o que haya sido cedida para su uso a una administración pública, aunque mantenga la titularidad privada, adecuada a sus circunstancias en términos de tamaño, servicios y localización, para ser ocupada en régimen de alquiler, de cesión de uso, o en cualquier régimen de ocupación temporal admitido en derecho. Cuando no se disponga de este tipo de vivienda, la ayuda podrá aplicarse sobre una vivienda adecuada, de titularidad privada o sobre cualquier alojamiento o dotación residencial susceptible de ser ocupada por las personas beneficiarias, en los mismos regímenes.

Ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual/ Ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de ayudas concedidas, el importe total concedido, y el importe medio concedido

No era posible hacer un seguimiento/evaluación en 2018 y 2019, ya que ninguna Comunidad Autónoma había destinado fondos estatales a este programa en dichos ejercicios presupuestarios. Hasta que no se produzca la liquidación del ejercicio 2020 y la del propio Plan Estatal no es posible hacer una evaluación, pero sí es cierto que la ayuda no se ha desarrollado como se esperaba.

9. Procedimiento de concesión:

La competencia para la concesión de las Ayudas es de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla.

En el programa original el órgano autonómico o local competente (conforme se detalle en el convenio específico correspondiente) para la gestión de las viviendas incorporadas a estos fondos, ofrecía a quien fuera a ser objeto de desahucio una vivienda de los fondos de viviendas para alquiler social.

El nuevo programa regulado por la Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, establece que las Comunidades Autónomas o las Ciudades de Ceuta y Melilla podrán conceder estas ayudas de forma inmediata, mediante **adjudicación directa**, a las personas beneficiarias o por cuenta de estas a las administraciones, empresas o entidades sin ánimo de lucro, de economía colaborativa o similares, siempre sin ánimo de lucro, cuyo objeto sea dotar de una solución habitacional a aquellas personas, con la sola acreditación de la condición de víctima de violencia de género, del desahucio o lanzamiento, inminente o ya realizado, de la vivienda habitual, de la condición de persona sin hogar o de la condición de persona especialmente vulnerable.

Fomento del parque de vivienda en alquiler.

1. Antecedentes:

Es un programa de fomento del parque de viviendas en régimen de alquiler o en régimen de cesión en uso, incentivando económicamente su promoción pública o privada. 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.

En el Plan de Vivienda 2013-2016 hubo un programa similar solo para vivienda protegida que debía ser destinada al arrendamiento por al menos 50 años. Este programa posibilitó la promoción de 490 viviendas en el período 2013-2017.

En virtud de la Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, por la que se incorpora, sustituye y modifican sendos programas de ayuda del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, el programa sufre en este momento una ampliación para adaptarse a la nueva realidad socio-económica, pero dicha modificación figurará expuesta en el PES 2021 que se elaborará el próximo año.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto el fomento del parque de vivienda en alquiler ya sea de titularidad pública o privada que se vayan a destinar por un plazo de al menos 25 años al arrendamiento.

Las viviendas financiadas con cargo a este programa solo podrán ser alquiladas a **unidades de convivencia que**, en función de la ayuda recibida y el precio máximo de alquiler establecido, **no superen 3 o 4,5 veces el IPREM.**

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X	X		X		

Favorecer, financiando su construcción, el incremento del parque de vivienda en alquiler para unidades de convivencia de bajos ingresos a un precio de alquiler limitado.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el nuevo Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el periodo 2018-2021.

Fomento del parque de vivienda en alquiler.

Las obras correspondientes a actuaciones financiadas con cargo a este programa deberán realizarse en el plazo máximo de 30 meses desde la fecha de concesión de la ayuda que podrá extenderse a 36 meses en los supuestos especificados en el Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo.

5. Costes previsibles para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana suscribió Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda.

En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por comunidad y ciudad acordado en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos que de la partida presupuestaria se van a destinar a este programa.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de viviendas financiadas, el importe total concedido y el importe medio por vivienda.

- Distribución de las ayudas entre mujeres y hombres: no hay datos aportados todavía por las comunidades autónomas/ciudades de Ceuta y Melilla.
- Número de viviendas financiadas 2018: 1.468.
- Importe transferido por el Estado 2018: 13.857.040,73 euros.
- Importe medio por vivienda 2018: 9.439,40 euros.
- Número de viviendas financiadas 2019: 1.794.

Fomento del parque de vivienda en alquiler.

- Importe transferido por el Estado 2019: 39.720.088,62 euros.
- Importe medio por vivienda 2019: 22.140,51 euros
- Número de viviendas financiadas 2020: 1.478
- Importe transferido por el Estado 2020: 38.304.664 euros
- Importe medio por vivienda 2020: 25.916,55 euros

9. Procedimiento de concesión:

Acuerdo en el seno de las Comisiones Bilaterales de Seguimiento entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las Comunidades Autónomas y el Ayuntamiento correspondiente, salvo en el caso de las Ciudades de Ceuta y Melilla en que se suscribirá solamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la ciudad de que se trate. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por concurrencia competitiva.

Fomento de la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas.

1. Antecedentes:

El programa de fomento de la rehabilitación edificatoria del Plan de Vivienda 2013-2016 comprendía ayudas para actuaciones en edificios en materia de conservación, mejora de la calidad y sostenibilidad y accesibilidad. En el nuevo Plan 2018-2021 se ha considerado necesario introducir un nuevo programa centrado en las ayudas a la mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad, tanto en el medio urbano como rural, propiciando 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.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto la financiación de obras de mejora de la eficiencia energética y la sostenibilidad, con especial atención a la envolvente edificatoria, tanto en edificios de tipología residencial colectiva, incluyendo sus viviendas, como en las viviendas unifamiliares.

Los beneficiarios pueden ser los **propietarios o comunidades de propietarios de viviendas, empresas y cooperativas**.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X		X	X				

Modernización del parque de vivienda y ahorro energético financiando actuaciones de rehabilitación de viviendas y edificios.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el nuevo Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el periodo 2018-2021.

El plazo para ejecutar las obras para la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad no podrá exceder de 24 meses, contados desde la fecha de concesión de la ayuda, salvo excepciones especificadas en el Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo.

Fomento de la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas.**5. Costes previsibles para su realización:**

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana suscribió Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda.

En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por comunidad y ciudad acordado en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos que de la partida presupuestaria se van a destinar a este programa.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de viviendas financiadas, el importe total financiado y el importe medio financiado.

Dado que las convocatorias de la subvención son recientes en casi todas las Comunidades Autónomas y no se han resuelto todavía, no hay datos de los tres indicadores y solo consta el importe transferido:

Importe de la transferencia estatal 2018: 15.711.647,38 euros.

Importe de la transferencia estatal 2019: 22.134.334,93 euros.

Importe de la transferencia estatal 2020: 19.553.696,73 euros.

*Fomento de la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas.***9. Procedimiento de concesión:**

La competencia para la concesión de las Ayudas es de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, mediante convocatoria pública. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por concurrencia competitiva.

Fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas.

1. Antecedentes:

El programa de fomento de la rehabilitación edificatoria del Plan de Vivienda 2013-2016 comprendía ayudas para actuaciones en edificios en materia de conservación, mejora de la calidad y sostenibilidad y accesibilidad. En el nuevo Plan 2018-2021 se ha considerado necesario introducir un nuevo programa centrado en las ayudas para la conservación y mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en las viviendas. Son obras muy importantes para mejorar la calidad de vida de los habitantes ya que facilitan el acceso a personas con movilidad reducida en edificios de cierta antigüedad, que no siempre están adaptados, y por otra parte mejoran la movilidad dentro de las viviendas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto la financiación de la ejecución de obras para la conservación y mejora de la accesibilidad en edificios de viviendas de tipología residencial colectiva, interviniendo tanto en sus elementos comunes como en el interior de cada vivienda; y en viviendas unifamiliares, ya sea en ámbito urbano o rural.

Beneficiarios pueden ser **propietarios (o inquilinos) o comunidades de propietarios de viviendas, empresas y cooperativas.**

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X		X	X	X	X				

Modernización del parque de vivienda y adecuación de estructura a las necesidades de personas mayores y con discapacidad financiando actuaciones de rehabilitación de viviendas y edificios.

4. Plazo necesario para su consecución:

El plazo para ejecutar las obras para la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad no podrá exceder de 24 meses, contados desde la fecha de concesión de la ayuda, salvo excepciones especificadas en el Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo.

Fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas.

5. Costes previsibles para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana suscribió Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda.

En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por comunidad y ciudad acordado en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos que de la partida presupuestaria se van a destinar a este programa.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de viviendas financiadas, el importe total financiado y el importe medio financiado.

- Dado que las convocatorias de la subvención son recientes en casi todas las Comunidades Autónomas, no hay datos de los tres indicadores y solo consta el importe transferido:
 Importe de la transferencia estatal 2018: 50.697.856,31 euros.
 Importe de la transferencia estatal 2019: 73.262.074,83 euros.
 Importe de la transferencia estatal 2020: 72.344.634,12 euros.

Fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas.

- Aumento del número de viviendas adaptadas a discapacitados: no hay datos aportados todavía por las Comunidades Autónomas.

9. Procedimiento de concesión:

La competencia para la concesión de las Ayudas es de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, mediante convocatoria pública. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por concurrencia competitiva.

Fomento de la regeneración y renovación urbana y rural

1. Antecedentes:

Este programa ha tenido cabida en los sucesivos planes de vivienda desde el año 1993 con la introducción del concepto de Áreas de Rehabilitación en el RD 726/1993, de 14 de mayo. En todos ellos se ha dado continuidad a esta línea de rehabilitación con las modificaciones que cada uno de los diferentes planes ha considerado necesarias.

En el período 2013-2017 este programa ha subvencionado la rehabilitación de 46.887 viviendas.

En el ejercicio 2018 el programa ha subvencionado la rehabilitación/renovación de 14.496 viviendas.

En el ejercicio 2019 el programa ha subvencionado la rehabilitación/renovación de 3.866 viviendas.

En el ejercicio 2020 el programa ha subvencionado la rehabilitación/renovación de 4.397 viviendas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene como objeto la financiación de la realización conjunta de obras de rehabilitación en edificios y viviendas, incluidas las viviendas unifamiliares, de urbanización o reurbanización de espacios públicos y, en su caso, de edificación de edificios o viviendas en sustitución de edificios o viviendas demolidos, dentro de ámbitos de actuación denominados área de regeneración y renovación urbana o rural previamente delimitados. Se incluyen los supuestos de infravivienda y chabolismo.

Los beneficiarios de las ayudas son **quienes asuman la responsabilidad de la ejecución integral** dentro del ámbito delimitado por la actuación.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X		X	X	X	X				

Modernización del parque de vivienda, a través de su rehabilitación, y adecuación simultánea del entorno urbano, financiando actuaciones en los ámbitos de mantenimiento, sostenibilidad, accesibilidad, ahorro energético.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el período 2018-2021.

Fomento de la regeneración y renovación urbana y rural

La actuación financiada en su conjunto deberá estar finalizada en el plazo máximo de cinco años desde la firma del correspondiente Acuerdo de Comisión Bilateral de Seguimiento.

5. Costes previsible para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana suscribió Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda.

En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por comunidad y ciudad acordado en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos que de la partida presupuestaria se van a destinar a este programa. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de viviendas rehabilitadas o renovadas, el importe total concedido y el importe medio concedido.

- Número de viviendas rehabilitadas/renovadas 2018: 14.496.
- Importe estatal transferido 2018: 81.242.164,30 euros.
- Importe medio concedido 2018: 5.604 euros.
- Número de viviendas rehabilitadas/renovadas 2019: 3.866
- Importe estatal transferido 2019: 35.315.325,56 euros.
- Importe medio concedido 2019: 9.134,84 euros.

Fomento de la regeneración y renovación urbana y rural

- Número de viviendas rehabilitadas/renovadas 2020: 4.397
- Importe estatal transferido 2020: 42.788.713,85 euros.
- Importe medio concedido 2020: 9.731,34 euros.

El plazo de ejecución establecido en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 para las áreas de regeneración y renovación urbana y rural es de 5 años. A fecha de hoy no hay ninguna vivienda finalizada, será en un futuro cuando se ponderen los importes medios concedidos en la totalidad del Plan.

9. Procedimiento de concesión:

Acuerdo en el seno de las Comisiones Bilaterales de Seguimiento entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las Comunidades y, en su caso, el Ayuntamiento correspondiente, salvo en el caso de las Ciudades de Ceuta y Melilla en que se suscribirá solamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Ciudad de que se trate. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por adjudicación directa.

Ayuda a los jóvenes.

1. Antecedentes:

Este programa en cuanto a la ayuda al alquiler que ofrece tiene como primer antecedente las ayudas al inquilino establecidas en el año 2004, en el marco del Plan de Vivienda 2002-2005. Son ayudas específicas para los jóvenes con el fin de que puedan afrontar la emancipación y la formación de nuevos hogares y tiene dos vertientes: compra y alquiler.

Por otra parte, la ayuda destinada a facilitar la compra de una vivienda está en línea con la AEDE (Ayuda estatal directa a la entrada) establecida en el Real Decreto 115/2001, de 9 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1186/1998, de 12 de junio, sobre medidas de financiación de actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo del Plan 1998-2001.

La AEDE se suprime por el Real Decreto 1713/2010, de 17 de diciembre, si bien tiene un régimen transitorio que prolonga la ayuda en determinados casos.

La Ley 4/2013, de 4 de junio, en su Disposición Adicional segunda letra b) establece que las Ayudas Estatales Directas a la Entrada que subsisten conforme a la disposición transitoria primera del Real Decreto 1713/2010, de 17 de diciembre, sólo podrán obtenerse cuando cuenten con la conformidad expresa del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) a la entrada en vigor de esta Ley, y siempre que el beneficiario formalice el préstamo en un plazo de dos meses desde la entrada en vigor de la misma.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto facilitar el acceso al disfrute de una vivienda digna y adecuada, en régimen de alquiler a los **jóvenes, menores de 35 años**, con escasos medios económicos mediante el otorgamiento de ayudas directas al inquilino o facilitar a los **jóvenes menores de 35 años** el acceso a una vivienda en régimen de propiedad mediante la concesión de una subvención directa para su adquisición sólo en municipios o núcleos de población de pequeño tamaño, de menos de 5.000 habitantes.

Unidades de convivencia con ingresos iguales o inferiores a 3 veces el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM). Dicho umbral será de **4 veces el IPREM si se trata de personas con discapacidad y de 5 veces el IPREM cuando se trate de personas con discapacidad de tipo especial.**

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X					X		

Ayuda a los jóvenes.

Favorecer el acceso a la vivienda de los menores de 35 años, subvencionando bien el precio del alquiler bien la compra de la vivienda de precio limitado.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el periodo 2018-2021.

La ayuda al alquiler se concederá a los beneficiarios por el plazo de tres años.

5. Costes previsibles para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana suscribió convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda.

En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por comunidad y ciudad que se acordó en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos que de la partida presupuestaria se van a destinar a este programa.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01.

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 se han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

*Ayuda a los jóvenes.***8. Indicadores de seguimiento y evaluación:**

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de ayudas concedidas, el importe total concedido, el importe medio concedido y la edad media de los beneficiarios.

Dado que las convocatorias de la subvención son recientes en casi todas las Comunidades Autónomas, no hay datos de los cuatro indicadores y solo consta el importe transferido:

- Importe de la transferencia estatal 2018: 30.019.072,39 euros.
- Importe de la transferencia estatal 2019: 38.029.080,09 euros.
- Importe de la transferencia estatal 2020: 34.899.074,07 euros.

9. Procedimiento de concesión:

La competencia para la concesión de las Ayudas es de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, mediante convocatoria pública. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por concurrencia competitiva.

Fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad

1. Antecedentes:

Es un programa nuevo que trata de dar respuesta a las necesidades de las personas de avanzada edad y personas con discapacidad mediante la ayuda a la promoción de viviendas de nueva construcción o de viviendas procedentes de la rehabilitación de edificios junto con las instalaciones y servicios comunes necesarios para ser explotadas en régimen de alquiler o cesión en uso, por un plazo mínimo de 40 años.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda.

Este programa tiene por objeto el fomento de la construcción de viviendas que incorporen instalaciones y servicios comunes para ser explotadas en régimen de alquiler, a precio limitado, a personas mayores de 65 años y que los ingresos de su unidad de convivencia no superen 4,5 veces el IPREM.

Serán beneficiarios de estas ayudas las Administraciones públicas, empresas públicas o privadas y fundaciones.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X		X		X	X		X		

Subvencionar la construcción de viviendas en régimen de alquiler, a precio limitado, para personas mayores de 65 años.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Real Decreto 106/2019, de 9 de marzo, por el que se regula el nuevo Plan Estatal de Vivienda, cuatrienal, abarca el periodo 2018-2021.

Las obras correspondientes a actuaciones financiadas con cargo a este programa deberán realizarse en el plazo máximo de 30 meses desde la fecha de concesión de la ayuda que podrá extenderse a 36 meses cuando se trate de promociones de más de 50 viviendas, salvo cuando se trate de actuaciones de rehabilitación en cuyo caso los plazos serán de 24 meses y 30 meses respectivamente.

5. Costes previsibles para su realización:

El Consejo de Ministros aprobó las cuantías máximas de las ayudas estatales para las subvenciones del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, a propuesta del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

El reparto de los fondos aprobados por el Acuerdo de Consejo de Ministros fue determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad

Urbana suscribió convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de los Planes Estatales de Vivienda.

En dichos convenios se recoge, para cada Comunidad Autónoma, el reparto anual para cada línea de actuación.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto en los PGE, conforme al reparto por comunidad y ciudad acordado en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo en los ejercicios 2018, 2019 y 2020. Se acaban de transferir los fondos del ejercicio 2021 en virtud del RDL 11/2020, de 31 de marzo, por COVID-19, adelantándose los pagos. Ahora mismo es imposible saber los fondos de la partida presupuestaria que se van a destinar a este programa. En el ejercicio 2020 se destinaron a esta partida 3.412.600 euros.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.753.01

7. Plan de acción:

Las Ayudas previstas en el Plan Estatal 2018-2021 han venido desarrollando con normalidad a través de los Convenios de Colaboración que se suscribieron con cada una de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla. En ellos se establecen las pautas de colaboración y los compromisos mutuos de las partes en orden a garantizar la ejecución de los mismos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de viviendas construidas, el importe total concedido y el importe medio concedido.

No es posible hacer un seguimiento/evaluación en 2018 y 2019, ya que ninguna Comunidad Autónoma destinó fondos estatales a este programa en dichos ejercicios presupuestarios. Durante el ejercicio 2020 si han dedicado fondos pero no es posible hacer una evaluación al respecto dado el poco tiempo transcurrido.

9. Procedimiento de concesión:

Acuerdo en el seno de las Comisiones Bilaterales de Seguimiento entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las Comunidades Autónomas y el Ayuntamiento correspondiente, salvo en el caso de las Ciudades de Ceuta y Melilla en que se suscribirá solamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la ciudad de que se trate. Cada CCAA o Ciudad elige un procedimiento de concesión. Suele ser por adjudicación directa.

SEPES. Ciudad Autónoma de Ceuta.**1. Antecedentes:**

Con fecha 13 de marzo de 2007, el Ministerio de Vivienda (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y la Ciudad Autónoma de Ceuta, suscribieron un Acuerdo Marco con la intención de amparar la construcción de viviendas protegidas destinadas al arrendamiento en la ciudad.

En el Acuerdo se dispone que la gestión del Plan, en la parte correspondiente al Ministerio, se llevaría a cabo a través de SEPES.

Para la consecución de los objetivos pretendidos y conforme a lo establecido en el Acuerdo Marco de 13 de marzo de 2007, SEPES y el propio Ministerio suscribieron un Convenio con fecha 12 de diciembre de 2007, en el que se comprometía un total de 48.000.000 € que fueron transferidos en cuatro anualidades (2007-2010).

Con fecha 28 de noviembre de 2014 el Ministerio y SEPES suscribieron un Protocolo con el objeto de establecer un marco regulador adecuado, al amparo de los compromisos asumidos, atendiendo a las necesidades reales de ejecución de las obras, en el que se pone de manifiesto la necesidad de un importe complementario para la financiación de un total de 487 viviendas. A tal fin, se suscribió:

- El Convenio de 28 de noviembre de 2014, en el que se comprometía 7.000.000 €, que fueron transferidos por el Ministerio en la anualidad 2015.
- La Resolución de 22 de diciembre de 2015, en la que se concedía 7.031.001,36 €, que fueron transferidos también en la anualidad 2015.

Como resultado de lo anterior se han ejecutado dos promociones de 170 y 317 viviendas que suponen un total de 487.

Una vez finalizada la ejecución de las indicadas 487 viviendas, por Resolución de 21 de septiembre de 2017 por la cual se trasfiere a SEPES, 904.135,44 euros con objeto de complementar la financiación de los costes de suelo de dichas promociones.

Con fecha 14 de enero de 2015 se suscribió un Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), la Ciudad Autónoma y SEPES con el objetivo de impulsar, de manera conjunta, el desarrollo de las actuaciones necesarias para la promoción de un Plan de construcción de 500 viviendas protegidas en la Ciudad Autónoma de Ceuta, habiendo encomendado su gestión a SEPES.

Tras los oportunos análisis y estudios efectuados, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, la Ciudad Autónoma de Ceuta y SEPES, concretaron la oportunidad de iniciar el Plan de construcción de viviendas en dicha Ciudad, para lo que se elaboró un Programa de Actuación que contempla la ejecución de una promoción de en torno a 90 viviendas protegidas en la parcela D2 de la Actuación "Loma de Colmenar", propiedad de SEPES.

SEPES. Ciudad Autónoma de Ceuta.

Resolución 21 de septiembre de 2017 por la que se trasfiere a SEPES 95.300 euros para financiar el Proyecto Básico de en torno a 90 viviendas en la parcela D2 de la Actuación “Loma de Colmenar”. El objeto de esta subvención es atender a la construcción de estas 90 viviendas.

El Convenio para el desarrollo de dicha promoción se suscribió con fecha 21 de diciembre de 2018 (publicado el 27 de diciembre de 2018 en el BOE), por cuatro años de vigencia y una inversión estimada de 14.206.890,17 €, incluido en la aplicación presupuestaria 17.09.261N.740.01.

Con fecha 12 de julio de 2019 se publicó en la Plataforma de Contratación del Sector Público la licitación del proyecto de ejecución de las indicadas 90 viviendas en la parcela D2, suscribiendo el contrato correspondiente a dichos trabajos con fecha 22 de octubre de 2019.

En 2019, en virtud del convenio anteriormente citado, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a SEPES la cantidad de 1.139.373,66 euros y en 2020, de acuerdo con lo dispuesto en el convenio la cantidad transferida ascendió 4.600.000 euros.

Con fecha 6 de julio de 2020 la Ciudad Autónoma de Ceuta concedió licencia para la construcción de las indicadas 90 viviendas y locales en la parcela D2 de la Actuación “Loma de Colmenar” en Ceuta.

El 20 de noviembre de 2020 se publicó anuncio en el Perfil del Contratante dentro de la Plataforma de Contratación del Sector Público la licitación del contrato de obras de ejecución de las indicadas 90 viviendas por un presupuesto base de licitación de 10.889.470,66 €, IPSI excluido, y un plazo de ejecución de 22 meses.

Durante el mes de abril de 2021 se tiene previsto adjudicar las indicadas obras, estimándose su inicio durante el segundo semestre de 2021.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

El área competencial: Vivienda

Promoción de viviendas en alquiler

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X			X		X		

Las ayudas se dirigen a financiar un Plan de Construcción de 90 viviendas protegidas para el arrendamiento en la ciudad, con el fin de atender la carencia de viviendas para un sector de la población con menos recursos.

SEPES. Ciudad Autónoma de Ceuta.**4. Plazo necesario para su consecución:**

2018 a 2022.

5. Costes previsibles para su realización:

14.206.890,17 €, para la disposición de suelo y la construcción de 90 viviendas. En 2018 se destinó una partida de 1.100.000 euros, ejecutándose en su totalidad. En 2019 la partida asciende a 4.600.000 pero solo fueron justificados trabajos por un importe de 1.139.373,66 euros. En 2020 se abonaron 4.600.000 euros. Para 2021 está prevista una partida de 3.806.890 euros y finalmente en 2022 el importe es de 100.000,17 euros. El convenio será objeto de reajuste, una vez se inicien dichas obras, de acuerdo al desarrollo de las mismas.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfiere los fondos asignados en la partida presupuestaria aprobada al efecto a SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo. (17.09.261N.740.01). Los fondos del ejercicio 2018 ya fueron transferidos.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.740.01.

7. Plan de acción:

La concesión de esta subvención se formalizó mediante el Convenio suscrito entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y SEPES, en el que se establecen los mecanismos de coordinación para 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, el número de viviendas construidas y el presupuesto ejecutado.

- Número de viviendas construidas: en 2018, 2019 y 2020 ninguna. Se trata de un convenio plurianual que finaliza en 2022.
- Presupuesto ejecutado en 2018: 1.100.000 euros.
- Presupuesto ejecutado en 2019: 1.139.373,66 euros.
- Presupuesto ejecutado en 2020: 4.600.000 euros.

9. Procedimiento de concesión:

SEPES al amparo del convenio suscrito se encarga de licitar el proyecto básico y de ejecución, así como la construcción de las viviendas. Licitación del proyecto de ejecución por procedimiento abierto.

Se trata de una transferencia no incluida en el ámbito de aplicación de la Ley General de Subvenciones (art. 2.2), si bien se ha considerado oportuno incluirla en el PES 2018-2021 por su relevancia.

SEPES Ciudad Autónoma de Melilla

1. Antecedentes:

El 11 de diciembre de 2007 el extinto Ministerio de Vivienda (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y la Ciudad de Melilla suscribieron un Acuerdo Marco para financiar un Plan de Construcción de viviendas protegidas para arrendamiento en dicha ciudad, con el fin de atender a la carencia de viviendas para un sector de la población con bajo nivel de renta.

En el Acuerdo se dispone que la gestión del Plan, en la parte correspondiente al Ministerio, se llevaría a cabo a través de SEPES.

El 21 de diciembre de 2007, el extinto Ministerio de Vivienda y SEPES Entidad Pública Empresarial del Suelo firmaron el primer Convenio para la construcción de viviendas protegidas en Melilla.

El Convenio de 21 de diciembre de 2007, establece que, para la financiación de las obras de construcción y urbanización de las 600 viviendas, por importe de 48.000.000 €. Con cargo a dicho convenio, el Ministerio aporta y abona 4.657.920 euros.

El 18 de noviembre de 2008, el extinto Ministerio de Vivienda y SEPES suscribieron el Segundo Convenio de Colaboración que tenía por objeto definir las aportaciones económicas del Ministerio (43.342.080 €), a realizar durante los años 2008 a 2012, para ultimar la construcción de 600 viviendas protegidas para arrendamiento en la ciudad de Melilla.

Con fecha de 18 de noviembre de 2011 se firmó una adenda que supuso ampliar el número de anualidades hasta el año 2017 no consignando cantidad alguna en la anualidad 2011 y 2012.

El hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transfirió a SEPES la cantidad de 43.657.920 euros.

Con fecha de 1 de diciembre de 2017 se firmó una adenda ampliando el plazo de ejecución hasta el 2 de octubre de 2020.

No obstante, a día de hoy no se ha concretado por la Ciudad Autónoma de Melilla la ubicación de los suelos donde se desarrollarán el resto de viviendas pendientes de ejecución de la 3ª FASE y queda pendiente de definirse las que constituirán la 4ª FASE.

Visto lo anterior, se está proponiendo en 2021 un nuevo CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, SEPES Y LA CIUDAD DE MELILLA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS PROTEGIDAS PARA ARRENDAMIENTO EN LA CIUDAD DE MELILLA, cuyo objeto es doble:

- ajustar el importe comprometido por MITMA a lo ya transferido por MITMA a SEPES, es decir, limitar el compromiso de MITMA a 43.657.920 euros.
- dar continuidad y completar en nuevos plazos la construcción de viviendas protegidas destinadas al arrendamiento en Melilla.

SEPES Ciudad Autónoma de Melilla
2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

El área competencial: Vivienda

Promoción de viviendas en alquiler

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X			X		X		

Las ayudas se dirigen a financiar un Plan de Construcción de 600 viviendas protegidas para el arrendamiento en la ciudad, con el fin de atender la carencia de viviendas para un sector de la población con bajo nivel de renta.

4. Plazo necesario para su consecución:

El convenio suscrito entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y SEPES para la promoción de estas viviendas ha prorrogado su plazo hasta el 2 de octubre de 2020.

Se ha propuesto la suscripción de un nuevo convenio en el ejercicio 2021 con una duración inicial de 4 años.

5. Costes previsibles para su realización:

48 millones de euros para la construcción de viviendas.

El importe presupuestado para el ejercicio 2018 y 2019 fue de 100.000 euros, quedando sin ejecutar.

En 2020 figuraba una partida presupuestaria de 100.000 euros que fue objeto de modificación presupuestaria. En la medida en que los Presupuestos Generales del Estado para 2021 contemplan la misma partida presupuestaria, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transferirá los fondos asignados al efecto a SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo. (17.09.261N.740.02) si así se estableciera en el nuevo convenio.

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.740.02.

SEPES Ciudad Autónoma de Melilla**7. Plan de acción:**

La concesión de esta subvención se formaliza mediante el Convenio suscrito entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y SEPES, en el que se establecen los mecanismos de coordinación para el seguimiento y control de las actuaciones en las anualidades establecidas en Convenio..

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Número de viviendas: entregadas 170 viviendas.

Según lo establecido en el Convenio de Colaboración: los fondos públicos recibidos por SEPES, se destinarán a los fines del Convenio suscrito y será obligatoria la justificación de éstos, aportando, en su caso, las justificaciones de costes directos e indirectos de la actuación, las cuales se someterán a las actuaciones de comprobación y control por parte de la Dirección General de Vivienda y Suelo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Para llevar a cabo el seguimiento de las actuaciones se ha constituido una Comisión de Seguimiento.

Dicha Comisión tendrá como finalidad la evaluación continuada del desarrollo de las actuaciones programadas, la verificación de la cuantificación económica y cuantas medidas sean necesarias para el logro de los objetivos propuestos, incluyendo la modificación del Programa de Actuación o de su desarrollo temporal.

9. Procedimiento de concesión:

SEPES al amparo del convenio suscrito y del convenio a suscribir se encarga de licitar la construcción de las viviendas. La Ciudad Autónoma de Melilla debe aportar los suelos donde se desarrollarán promociones para 300 viviendas así como los correspondientes proyectos de ejecución redactados por su parte para cada una de las promociones.

Se trata de una transferencia no incluida en el ámbito de aplicación de la Ley General de Subvenciones (art. 2.2), si bien se ha considerado oportuno incluirla en el PES 2018-2021 por su relevancia.

Comunidad Autónoma de Canarias. Actuaciones complementarias al Plan Estatal de Vivienda en las Islas Canarias.

1. Antecedentes:

Se planteó en 2018 una subvención para actuaciones complementarias al Plan Estatal de Vivienda en las Islas Canarias. El objeto de la subvención es la compra de inmuebles para alquiler social/asequible.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

El área competencial: Vivienda.

Compra de viviendas para alquiler social/asequible.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X				X	X		

4. Plazo necesario para su consecución:

Se transfirió el importe en el ejercicio 2018. Las actuaciones podrán finalizarse en un plazo de 4 anualidades.

5. Costes previsible para su realización:

En 2018 se contempló una partida de 11.631.260 € en concepto de actuaciones complementarias al Plan Estatal de Vivienda en las Islas Canarias, ejecutándose en su totalidad.

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado 2018.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.09.261N.755.

7. Plan de acción:

La concesión de esta subvención se formaliza mediante resolución del Ministerio de Fomento (hoy el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) en 2018.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Número de viviendas.
- Importe transferido.
- Disminución del porcentaje de mujeres desempleadas en la región.

Al tratarse de una resolución de concesión de subvención con un plazo de justificación de 4 años, la evaluación se demorará hasta el 2022.

9. Procedimiento de concesión:

A definir por la Comunidad Autónoma.

Canarias. Convenio Reposición Las Chumberas.

1. Antecedentes:

Con fecha de 18 de noviembre de 2011 se suscribió el Convenio entre el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna para la reposición y reurbanización de la Urbanización de Las Chumberas, en San Cristóbal de La Laguna (Sta. Cruz de Tenerife. Canarias). Las cuatro administraciones asumieron un compromiso financiero por valor de 9.722.499,51 euros, aportando el Ministerio 4.891.250 euros (50%).

El convenio fue adendado en 2012 y en 2015 y 2016 se firmaron nuevos convenios entre las cuatro administraciones que supusieron un incremento de las aportaciones realizadas, de forma que el importe total ascendió a 25.246.320 euros, correspondiendo al Ministerio un total de 12.623.160 euros.

La Comisión de Seguimiento planteó la prórroga del plazo de las actuaciones hasta diciembre de 2022 pero por motivos jurídico-administrativos los convenios han caducado.

Con posterioridad se ha firmado el 22 de octubre de 2019 el Convenio entre el Ministerio, la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna para la conclusión de las obras y actuaciones de reposición y reurbanización de la Urbanización de Las Chumberas, en San Cristóbal de La Laguna (Sta. Cruz de Tenerife. Canarias).

Las obras se ejecutan en un ámbito territorial con conflictividad social y rentas bajas. Se tiene constancia del inicio de las obras en enero de 2021.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: la rehabilitación, restauración y renovación urbana. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X		X			X		

El objeto es la reposición y reurbanización del ámbito denominado URBANIZACIÓN LAS CHUMBERAS, sita en el Barrio de Las Chumberas del municipio de San Cristóbal de La Laguna (Santa Cruz de Tenerife).

4. Plazo necesario para su consecución:

Noviembre de 2023 con posibilidad de prórroga.

Canarias. Convenio Reposición Las Chumberas.**5. Costes previsibles para su realización:**

El coste previsto es de 12.623.160 euros para la primera fase, y ya fue transferido a la comunidad autónoma de Canarias de acuerdo con lo dispuesto en los convenios.

El importe presupuestado en 2018 ascendió a 3.000.000 euros, quedando sin ejecutar. Tampoco se ha ejecutado en 2019 ni en 2020 ya que al no haberse finalizado la primera fase, no cabe comenzar otra nueva.

6. Fuentes de financiación:

Aportaciones:

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: el 50% del coste total de las actuaciones.
- Comunidad Autónoma: el 35% del coste total de las actuaciones.
- Cabildo Insular de Tenerife: el 10% del coste total de las actuaciones.
- Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna: el 5% del coste total de las actuaciones.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.09.261N.750.13.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa para el destino que se señala. Su concesión se ha formalizado mediante sucesivos Convenios de Colaboración, en los que se han establecido los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades.

Una vez aprobado el mencionado real decreto se firmará el convenio que lo desarrolla para concluir las obras y actuaciones de reposición y reurbanización de la Urbanización "Las Chumberas".

Los pagos en los que se materialice la subvención, y la justificación de los gastos, se realizará conforme a lo dispuesto en los convenios y estará sometida a las disposiciones contenidas en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

La gestión de las actuaciones a desarrollar será por el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna a través de la Empresa Municipal MUVISA.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Número de viviendas construidas: 0
- Número de locales construidos: 0
- Presupuesto ejecutado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: Actualmente se está a la espera de recibir las certificaciones supervisadas por la Comunidad Autónoma de Canarias y establecer el importe que corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

9. Procedimiento de concesión:

MUVISA, ente gestor del ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, es la entidad competente para la gestión. Licitación del proyecto de ejecución por procedimiento abierto.

Plan 20.000/Plan de vivienda para el alquiler asequible

1. Antecedentes:

Dicho plan supone impulsar la promoción o rehabilitación de 20.000 viviendas en el plazo de cuatro/seis años, destinadas al alquiler o la cesión en uso, con renta o precio limitado, en aquellos municipios y localizaciones, con demanda acreditada, en los que el incremento de los precios del alquiler está dificultando el acceso a la vivienda a la ciudadanía en general y en particular a los ciudadanos con menos recursos.

Este Plan se desarrolla parcialmente a través de SEPES, Entidad Pública Empresarial de Suelo que se define como un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuya misión es lograr el reequilibrio social y económico de todo el territorio español a través de la promoción, adquisición y preparación de suelo para asentamientos residenciales, industriales, terciarios y de servicios. Para ello, elabora los proyectos de urbanización y se encarga de la ejecución de las infraestructuras urbanísticas necesarias. Su regulación viene determinada en el Real Decreto 1525/1999, de 1 de octubre, por el que se aprueba su Estatuto y la posterior modificación de éste por el Real Decreto 1092/2010, de 3 septiembre.

En concreto se estudian los suelos titularidad de SEPES en las localizaciones de demanda acreditada y se impulsará la promoción de viviendas con aportación financiera del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sin perjuicio de la colaboración que en cada caso aporten los Ayuntamientos o Comunidades Autónomas correspondientes.

En el ejercicio 2018 se transfirió a SEPES la cantidad de 21.518.000,00 euros para iniciar el proyecto.

En el ejercicio 2020 se ha transferido a SEPES la cantidad de 21.563.919,12 euros.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, y calidad de la edificación y la función: la renovación urbana. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X				X	X		

4. Plazo necesario para su consecución:

6 años.

5. Costes previsibles para su realización:

En 2018 se consignó una partida de 21.518.000,00 euros. Para 2019 se previó un importe de 136.688.900 euros que no llegó a materializarse. En 2020 se tramitó una modificación presupuestaria para dotar el Plan con un importe de 21.563.919,12 euros que ha sido transferida. Los presupuestos generales del Estado para 2021 establecen una dotación de 100.360.000 euros. A ello se suman los importes de las aplicaciones 17.09.261N.765 y 17.09.261N.766.01 a la 766.05, a diversas entidades locales para promoción de viviendas

Plan 20.000/Plan de vivienda para el alquiler asequible

en alquiler (Plan 20.000 /Plan de vivienda para el alquiler asequible), que ascienden a 25.640.000 €. La suma total es de 126.000.000 € y se detalla a continuación:

Aplicación Presupuestaria	Denominación	Importe
17.09.261N.765	Al Ayuntamiento de Barcelona para la promoción de viviendas en alquiler asequible o social (Plan 20.000)	11.740.880,00
17.09.261N.766.01	Área Metropolitana de Barcelona. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	5.399.120,00
17.09.261N.766.02	Ayuntamiento de Sevilla. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	4.000.000,00
1.709.261N.766.03	Ayuntamiento de Ibiza. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	1.000.000,00
17.09.261N.766.04	Consell Insular de Mallorca. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	3.000.000,00
17.09.261N.766.05	Consell Insular de Menorca. Promoción de viviendas en alquiler (Plan 20.000)	500.000,00
17.09.261N.871	SEPES. Plan 20.000 viviendas	100.360.000,00

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado.

7. Plan de acción:

Convenio entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y SEPES.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Número de viviendas.
- Importe transferido 2018: 21.518.000,00 euros.
- Importe transferido 2020: 21.563.919,12 euros.

9. Procedimiento de concesión:

Resoluciones del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (actual Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Se trata de una transferencia no incluida en el ámbito de aplicación de la Ley General de Subvenciones (art. 2.2), si bien se ha considerado oportuno incluirla en el PES 2018-2021 por su relevancia.

Comunidad Autónoma de Canarias. Renovación y regeneración urbana en Santa María de Guía (zona de Marente)

1. Antecedentes:

Se plantea en 2018 una subvención para la renovación y regeneración urbana de la zona de Marente de 900.000 €.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: la rehabilitación, restauración y renovación urbana. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X		X	X	X	X		

4. Plazo necesario para su consecución:

La transferencia del importe se realizó en el ejercicio 2018. Las actuaciones podrán finalizarse en un plazo de 4 anualidades.

5. Costes previsibles para su realización:

En 2018 se contempló una partida de 900.000 € en concepto de renovación y regeneración urbana de la zona de Marente, ejecutándose en su totalidad.

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado 2018.
Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.09.2610.761.

7. Plan de acción:

Resolución del Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) que autorizó la transmisión de fondos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Dado que el plazo para su justificación finaliza el 30 de diciembre de 2023, a fecha actual no se dispone de la valoración de los indicadores.

Los indicadores a considerar son los siguientes:

- Número de viviendas regeneradas.
- Importe transferido.
- Presupuesto ejecutado por la Comunidad Autónoma.
- Disminución del porcentaje de mujeres desempleadas en la región.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención por resolución nominativa.

Comunidad Autónoma de Canarias. Renovación y regeneración urbana de Tinasoria, Arrecife, Lanzarote.

1. Antecedentes:

Se plantea en 2018 una subvención para la regeneración y renovación urbana de Tinasoria de 1.150.000 €.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: la rehabilitación, restauración y renovación urbana. El sector al que se dirige es el de la construcción

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X		X	X	X	X		

4. Plazo necesario para su consecución:

La transferencia del importe se realizará en el ejercicio 2018. Las actuaciones podrán finalizarse en un plazo de 4 anualidades.

5. Costes previsibles para su realización:

En 2018 se contempló una partida de 1.150.000 € en concepto de regeneración y renovación urbana de Tinasoria, ejecutándose en su totalidad.

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado 2018.
Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.09.2610.762.

7. Plan de acción:

Resolución del Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) que autorizó la transmisión de fondos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Dado que el plazo para su justificación finaliza el 30 de diciembre de 2023, a fecha actual no se dispone de la valoración de los indicadores.

Los indicadores a considerar son los siguientes:

- Número de viviendas regeneradas.
- Importe transferido.
- Presupuesto ejecutado por la Comunidad Autónoma.
- Disminución del porcentaje de mujeres desempleadas en la región.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención por resolución nominativa.

Comunidad Autónoma de Canarias. Convenio renovación urbana Las Rehojas (Las Palmas de Gran Canaria)

1. Antecedentes:

En los PGE el ejercicio 2017 se incorporó una subvención nominativa para la renovación urbana de Las Rehojas.

En 2018 los PGE asignaban una nueva subvención para la segunda fase de la renovación urbana del barrio de Las Rehojas, en Las Palmas de Gran Canaria por importe de 4.000.000 €. A pesar de haberse tramitado el convenio en tiempo y forma, el convenio tuvo retrasos considerables en el Ministerio de Hacienda que informó positivamente el convenio de manera extemporánea, lo que imposibilitó su ejecución presupuestaria en 2018.

Actualmente se encuentra en ejecución solo la primera fase.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Delimitación del ámbito a definir por la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X				X	X		

4. Plazo necesario para su consecución:

Las actuaciones podrán finalizarse en un plazo de 4 anualidades. De acuerdo con lo acordado en la comisión de seguimiento (marzo de 2021), el convenio será objeto de una adenda para ampliar los plazos de ejecución de las actuaciones y de justificación de la inversión.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 4 millones de euros quedando sin ejecutar.

Se planteó su ejecución en 2019 en la medida en que los Presupuestos Generales del Estado contemplaban la subvención nominativa de 4 millones de euros en concepto de Convenio renovación urbana Las Rehojas fase II. (Las Palmas de Gran Canaria). Dado que esto implicaba una nueva fase y no está finalizada la primera en 2020 tampoco se ha ejecutado, siendo objeto de modificación presupuestaria.

6. Fuentes de financiación.

Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.09.261N.750.18.

7. Plan de acción:

Convenio entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), la Comunidad Autónoma de Canarias y el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, para la renovación urbana del barrio de Las Rehojas (Las Palmas de Gran Canaria) que autorice la transmisión de fondos cuyo objeto sean estas subvenciones.

Comunidad Autónoma de Canarias. Convenio renovación urbana Las Rehojas (Las Palmas de Gran Canaria)

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Número de viviendas regeneradas.
- Importe transferido.
- Disminución del porcentaje de mujeres desempleadas en la región.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención por resolución nominativa.

Bonificación gastos e intereses por concesión de préstamos a arrendatarios en situación de vulnerabilidad por el COVID-19

1. Antecedentes:

Con fecha 1 de mayo de 2020 se suscribió, previa tramitación reglamentaria, el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Instituto de Crédito Oficial, E.P.E. para la gestión de los avales y de la subvención de gastos e intereses por parte del Estado a arrendatarios en la “Línea de avales de arrendamiento COVID19” en desarrollo del Real Decreto-Ley 11/2020 y su orden de desarrollo TMA/378/2020.

Su objeto es establecer los términos de colaboración entre el MITMA y el ICO, en relación con la gestión del aval a otorgar por el MITMA, así como con la gestión y pago de la bonificación de gastos e intereses, a los préstamos formalizados por las Entidades de crédito para hacer frente al alquiler de vivienda habitual por parte de los hogares que se encuentren en situaciones de vulnerabilidad social y económica como consecuencia de la expansión del COVID-19, conforme a lo establecido en el Real Decreto-ley 11/2020 y la Orden TMA/378/2020, de 30 de abril, del MITMA.

Es objeto también del convenio establecer el compromiso financiero por MITMA para atender al gasto derivado de las comisiones a abonar al ICO por la administración y gestión de la línea de avales aprobada en el artículo 9 del RDL 11/2020 y la disposición adicional tercera del Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar a la economía y al empleo que recibirá el ICO.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el acceso a la vivienda por sectores vulnerables, de forma que la vivienda cumpla con su función social.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
	X			X					X		

Fomentar el acceso a la vivienda.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las actuaciones se desarrollarán durante un decenio, de forma que el convenio firmado tiene como fecha de expiración el 2031.

Bonificación gastos e intereses por concesión de préstamos a arrendatarios en situación de vulnerabilidad por el COVID-19**5. Costes previsibles para su realización:**

En marzo de 2021 se han ejecutado 27.728,66 € con cargo a la aplicación presupuestaria 17.09.261N.481.

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado 2021.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.481.

7. Plan de acción:

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Instituto de Crédito Oficial, I.C.O. para la gestión de los avales y de la subvención de gastos e intereses por parte del Estado a arrendatarios en la “LÍNEA DE AVALES ARRENDAMIENTO COVID-19».

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Nº de préstamos concedidos: la línea se encuentra abierta por lo que los datos no están disponibles.

Nº de fallidos: la línea se encuentra abierta por lo que los datos no están disponibles.

9. Procedimiento de concesión:

A través de entidades financieras, son préstamos personales asociados a una subvención.

Lorca. Vivienda

1. Antecedentes:

La entidad local no ha remitido documentación por lo que no es posible definir antecedentes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

A determinar.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica

A determinar.

4. Plazo necesario para su consecución:

A determinar.

5. Costes previsibles para su realización:

De acuerdo con lo dispuesto en los PGE 2021: 3.000.000 euros.

6. Fuentes de financiación.

Presupuestos Generales del Estado 2021.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.768.

7. Plan de acción:

Resolución: subvención nominativa.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

A determinar.

9. Procedimiento de concesión:

A determinar.

Las Rehoyas (Las Palmas de Gran Canaria). Renovación urbana.

1. Antecedentes:

La entidad local no ha remitido documentación por lo que no es posible definir antecedentes.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

A determinar.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica

A determinar.

4. Plazo necesario para su consecución:

A determinar.

5. Costes previsibles para su realización:

De acuerdo con lo dispuesto en los PGE 2021: 1.000.000 euros.

6. Fuentes de financiación.

Presupuestos Generales del Estado 2021.

Aplicación presupuestaria 17.09.261N.769.

7. Plan de acción:

Resolución: subvención nominativa.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

A determinar.

9. Procedimiento de concesión:

A determinar.

Comunidad Autónoma de Canarias. Al Ayuntamiento de Galdar para la renovación y regeneración urbana del barrio de Becerril.

1. Antecedentes:

No hay. Se plantea en 2018 una subvención para la renovación y regeneración urbana del barrio de Becerril en Galdar de 800.000 €.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: la rehabilitación, restauración y renovación urbana. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X		X	X	X	X		

4. Plazo necesario para su consecución:

La transferencia del importe se realizó en el ejercicio 2018. Las actuaciones podrán finalizarse en un plazo de 4 anualidades.

5. Costes previsibles para su realización:

En 2018 se contempló una partida de 800.000 € en concepto de renovación y regeneración urbana del barrio de Becerril, ejecutándose en su totalidad.

6. Fuentes de financiación:

Presupuestos Generales del Estado 2018
Aplicación presupuestaria PGE 2019-P: 17.09.261N.763.

7. Plan de acción:

Resolución del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) que autorizó la transmisión de fondos.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Dado que el plazo para su justificación finaliza el 30 de diciembre de 2023, a fecha actual no se dispone de la valoración de los indicadores.

Los indicadores a considerar son los siguientes:

- Número de viviendas regeneradas.
- Importe transferido.
- Presupuesto ejecutado por la Comunidad Autónoma.
- Disminución del porcentaje de mujeres desempleadas en la región.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención por resolución nominativa.

Lorca (Murcia)**1. Antecedentes:**

En el año 2018 los Presupuestos Generales del Estado asignaron 500.000 euros erróneamente al Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) ya que la actuación es competencia del Ministerio del Interior.

No procedió dicha consignación presupuestaria en el ejercicio 2018 ni procede en ejercicios futuros. Por ello, no procede la inclusión de esta línea de subvención en el Plan Estratégico de Subvenciones del Ministerio.

Renta básica de emancipación

1. Antecedentes:

La Renta Básica de Emancipación, RBE, regulada en el Real Decreto 1472/2007, de 2 de noviembre, modificado por el Real Decreto 366/2009, de 20 de marzo, por el Real Decreto 1260/2010, de 8 de octubre, y derogada para nuevos beneficiarios por el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, constituye la ayuda directa del Estado a los jóvenes para fomentar la emancipación y la movilidad laboral.

A partir de la entrada en vigor de la Disposición derogatoria del Real Decreto-Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, y del artículo 36 del Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, no se admiten nuevos reconocimientos de ayudas para la Renta Básica de Emancipación (RBE).

Se gestiona únicamente los compromisos vigentes adquiridos con anterioridad.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Ayudas a la vivienda de alquiler dirigida a jóvenes con nivel de ingresos determinado.

La Renta Básica de Emancipación, RBE, regulada en el Real Decreto 1472/2007, de 2 de noviembre, modificado por el Real Decreto 366/2009, de 20 de marzo, por el Real Decreto 1260/2010, de 8 de octubre, y derogada para nuevos beneficiarios por el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, constituye la ayuda directa del Estado a los jóvenes para fomentar la emancipación y la movilidad laboral.

La ayuda va dirigida a jóvenes con una edad comprendida entre los 22 y los 30 años, que dispongan de una fuente regular de ingresos limitada y sean titulares de un contrato de alquiler en la vivienda habitual y permanente. Esta subvención consiste en pagos mensuales directos del Estado a cada uno de los jóvenes de ayuda a la emancipación durante un plazo máximo de cuatro años o hasta que el beneficiario cumpla los 30 años de edad y, adicionalmente, una única ayuda al aval y un préstamo para la fianza.

Se trata de una ayuda de iniciativa estatal, la gestión se realiza de forma compartida entre las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla y el Estado. En concreto, corresponde al ámbito autonómico la competencia sobre el reconocimiento del derecho a la renta básica de emancipación, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos durante la tramitación de las solicitudes.

La competencia para gestionar los pagos es del Estado, realizando las comprobaciones oportunas previamente a cada expediente de pago: comprobar que los beneficiarios se encuentran al corriente del pago del alquiler y de sus obligaciones tributarias y de la Seguridad Social. Se realizan para ello intercambios de datos mensuales con los distintos organismos afectados, A.E.A.T, Haciendas forales y Seguridad Social, y se consulta periódicamente a las entidades financieras para comprobar que el pago del alquiler se ha hecho efectivo.

Finalmente, es necesario hacer mención a las distintas Sentencias dictadas por el Tribunal Constitucional sobre esta materia. La Sentencia del Tribunal Constitucional 129/2010, de 29 de noviembre de 2010, dictada

Renta básica de emancipación

en el conflicto positivo de competencia núm. 1501-2008, planteado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, entre otras cuestiones, declara que la norma que sitúa la ordenación de pagos del sistema de ayudas en la Administración del Estado (artículo 4 del Real Decreto 1472/2007), vulnera competencias de la Administración Autonómica. No obstante, el posterior informe de la Intervención General de la Administración del Estado de 21 de julio de 2011 (S.G.I.F. SUBVENCIONES Nº Rgtº: 04836/11/2717/11), es favorable a la continuidad de forma transitoria en la tramitación estatal de los pagos de las ayudas, al objeto de no lesionar situaciones preexistentes que generen derechos a favor de los beneficiarios, en virtud del principio de seguridad jurídica.

Igualmente, la Sentencia del Tribunal Constitucional 36/2012, de 15 de marzo de 2012, dictada en el conflicto positivo de competencia núm. 1401-2008, promovido por el Gobierno de La Rioja, se pronuncia en igual sentido sobre la ordenación del pago de las ayudas, si bien en su fundamento jurídico núm. 12 establece que su “pronunciamiento, que debe incluir no sólo la estimación parcial del conflicto con declaración de la titularidad de la competencia controvertida a favor de la Comunidad Autónoma de La Rioja, sino también la anulación de los preceptos correspondientes, ha de realizarse con respeto, en todo caso, de las ayudas que ya hayan sido concedidas.”

En el mismo sentido, se declara vulneración de competencias por las SSTC 73/2012 (Comunidad de Madrid, respecto del RD 366/2009) y 77/2012 (Comunidad Autónoma de Valencia, respecto del RD 1260/2010. En total, al menos en cuatro ocasiones el Tribunal Constitucional declara que el sistema de ayudas no se ajusta al sistema de competencias que establece la Constitución Española.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X		X					X		

La exposición de motivos del Real Decreto 1472/2007, de 2 de noviembre, por el que se regulan las ayudas, las justifica por la necesidad de dinamización del mercado del alquiler, el fomento de una más temprana emancipación y la movilidad laboral.

4. Plazo necesario para su consecución:

La ayudas de Renta Básica de Emancipación entraron en vigor el 1 de enero de 2008 por aplicación del Real Decreto 1472/2007, de 2 de noviembre, se vieron afectadas por el Real Decreto-Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, posteriormente por el Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad y, en la actualidad, condicionan su vigencia hasta que sean efectivas las nuevas líneas de ayudas del Plan Estatal de Fomento del Alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016, en aplicación de la

Renta básica de emancipación

Disposición adicional segunda, letra d) de la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 1.500.000 euros, ejecutándose 113.095,50 euros.

El importe presupuestado para el ejercicio 2019, fue de 1.500.000 euros, ejecutándose 16.450 euros.

El importe presupuestado para el ejercicio 2020, fue de 1.500.000 euros, ejecutándose 13.205,50 euros.

El importe presupuestado para el ejercicio 2021, es de 500.000 euros.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio aporta el 100% de la ayuda en concepto de Renta Básica de Emancipación (RBE) con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

- Ayuda mensual al alquiler: Hasta un periodo máximo de 48 mensualidades de ayuda al pago del alquiler por un importe máximo mensual de 210€, reducido en un 30 % hasta 147€, a partir de agosto de 2012, en aplicación del Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y fomento de la competitividad.
- Ayuda al pago del aval: Pago único de hasta 150€.
- Ayuda a la fianza: Préstamo reintegrable de hasta 600€.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.782.02.

7. Plan de acción:

Como se ha mencionado en los puntos anteriores desde el mes de junio de 2013, con la publicación de la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, está prevista la supresión de la ayuda cuando sean efectivas las nuevas líneas de ayudas del Plan Estatal de Fomento del Alquiler de Vivienda, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Algunos de los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, entre otros, los siguientes:

- Número de instancias pendientes de tramitación/número de instancias recibidas desde 2008: 0 instancias pendientes de tramitación/241.849 recibidas desde 2008. Instancias recibidas en 2018=1.644. Instancias recibidas en 2019= 509. Instancias recibidas en 2020: 174
- Número de incidencias pendientes/solucionadas: 114.016 incidencias activas pendientes/321.345 incidencias solucionadas. Incidencias solucionadas en 2018: 11.780. Incidencias solucionadas en 2019: 8.262. Incidencias solucionadas en 2020: 2.777
- Número de quejas gestionadas 2019/número de quejas recibidas y tramitadas desde 2008 (no recoge las presentadas en las CCAA): desde 2016 no se reciben quejas. En 2019 se recibió 1. En total se han recibido y tramitado 454 quejas.
- Número de consultas al Defensor del Pueblo gestionadas 2019/consultas recibidas y tramitadas desde 2008: Se han gestionado 5 consultas del Defensor del Pueblo en 2019. En 2020 se ha

Renta básica de emancipación

gestionado una consulta. El número de consultas recibidas y tramitadas del Defensor del Pueblo desde 2008 asciende a 3.400. No hay consultas pendientes de tramitar.

9. Procedimiento de concesión:

A partir de la entrada en vigor de la Disposición derogatoria del Real Decreto-Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, y del artículo 36 del Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, no se admiten nuevos reconocimientos de ayudas para la Renta Básica de Emancipación (RBE).

Ayuda Estatal Directa a la Entrada, para la adquisición de viviendas (A.E.D.E)**1. Antecedentes:**

La Ayuda Estatal Directa a la Entrada (AEDE) nace en el año 2001 con el Real Decreto 115/2001, de 9 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1186/1998, de 12 de junio, sobre medidas de financiación de actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo del Plan 1998/2001, y se suprime en la modificación normativa del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012 que introduce el Real Decreto 1713/2010, de 17 de diciembre. No obstante, los efectos de su desaparición no fueron inmediatos ya que la modificación previó un régimen transitorio para subrogaciones o promociones en régimen de cooperativa o uso propio que contaran con calificación provisional previa a su publicación.

El derecho a la AEDE se ha visto afectado por la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, que modifica su régimen de aplicación al establecer en su Disposición Adicional segunda letra b) que las Ayudas Estatales Directas a la Entrada que subsisten conforme a la disposición transitoria primera del Real Decreto 1713/2010, de 17 de diciembre, sólo podrán obtenerse si cuentan con la conformidad expresa del Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) a la entrada en vigor de dicha Ley, el 6 de junio de 2013, y siempre que se formalicen en el plazo de dos meses, hasta el 6 de agosto de 2013.

Actualmente no caben nuevos reconocimientos de ayudas estatales directas a la entrada. Se gestiona únicamente los compromisos vigentes adquiridos con anterioridad.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Ayudas a la adquisición de vivienda y autopromoción.

El Artículo 148.1.3ª de la Constitución Española establece que:

- Las CCAA podrá asumir competencias en materia de “Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda”.
- Todas las CCAA han asumido la competencia en materia de vivienda en sus distintos Estatutos de Autonomía.
- La competencia exclusiva en materia de vivienda es, por tanto, de las CCAA.

El Artículo 149.1.13ª de la Constitución Española establece que:

- El Estado tiene la competencia exclusiva sobre “Las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.”

En virtud de lo expuesto, así como teniendo en cuenta la jurisprudencia reiterada del Tribunal Constitucional (STC 69/1988, STC 152/1988, STC 13/1992, STC 59/1995, STC 150/2012...), en materia de vivienda el Estado sólo puede incidir con una regulación propia en “aquéllos extremos que puedan entenderse comprendidos en las bases y coordinación de la planificación económica”. En concreto (STC 152/1988 FJ 4):

- La definición misma de las actuaciones protegibles.
- La regulación esencial de las fórmulas de financiación adoptadas y, como parte de ella, el nivel de protección que se intenta alcanzar u ofrecer en cada caso.
- La aportación misma de recursos estatales que permitan realizar las correspondientes actuaciones.

Ayuda Estatal Directa a la Entrada, para la adquisición de viviendas (A.E.D.E)

Por tanto, las Administraciones competentes para resolver y reconocer estas ayudas son las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, al ostentar la competencia exclusiva en materia de vivienda, tal y como establece el artículo 148.1.3ª de la Constitución Española.

Con ese reconocimiento, el Ministerio comprobará que se ajusta a la regulación vigente y transferirá los importes que correspondan a la Comunidad Autónoma o Ciudad de Ceuta y Melilla.

Esta ayuda está dirigida a adquirentes de viviendas protegidas con niveles de ingresos determinados.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X									X		

Cumplimiento de los compromisos adquiridos, todavía vigentes, en ayudas estatales directas a la vivienda.

4. Plazo necesario para su consecución:

El derecho a la AEDE se ha visto afectado por la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, que modifica su régimen de aplicación al establecer en su Disposición Adicional segunda letra b) que las Ayudas Estatales Directas a la Entrada que subsisten conforme a la disposición transitoria primera del Real Decreto 1713/2010, de 17 de diciembre, sólo podrán obtenerse si cuentan con la conformidad expresa del Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) a la entrada en vigor de dicha Ley, el 6 de junio de 2013, y siempre que se formalicen en el plazo de dos meses, hasta el 6 de agosto de 2013.

El Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social amplía excepcionalmente estos plazos al mantener la condición de convenidos a los préstamos segregados y traspasados a la Sociedad de Gestión de Activos procedentes de la Reestructuración Bancaria (SAREB).

5. Costes previsibles para su realización:

En los presupuestos de 2018 se ha dotado un crédito de 200.000 euros para esta ayuda, quedando sin ejecución. En 2019 se abonaron 5.880 euros. En el ejercicio 2020 se han abonado 6.124,72. El importe presupuestado para el ejercicio 2021 es de 100.000 euros.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aporta el 100 % de las ayudas en concepto de Ayuda estatal Directa a la Entrada (AEDE) con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Ayuda Estatal Directa a la Entrada, para la adquisición de viviendas (A.E.D.E)

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.09.261N.782.03.

7. Plan de acción:

Como se ha mencionado anteriormente, en aplicación de la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, actualmente no se admiten nuevos reconocimientos de AEDE.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Algunos de los indicadores establecidos para el seguimiento y evaluación de la ayuda son, entre otros, los siguientes:

- Control de facturaciones mensuales enviadas por las entidades financieras colaboradoras en la gestión de los Planes Estatales de Vivienda: no ha habido facturaciones mensuales en 2018. En 2019 se abonó una sentencia con cargo al concepto presupuestario, al igual que en 2020.

9. Procedimiento de concesión:

Actualmente no caben nuevos reconocimientos de ayudas estatales directas a la entrada. Se gestiona únicamente los compromisos vigentes adquiridos con anterioridad.

Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social.

1. Antecedentes:

Los “Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social” forman parte del Componente 2 “Implementación de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, que recibirá fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Unión Europea y se articulan en tres líneas de actuación: programa de actuaciones de rehabilitación a nivel de barrio, programa de rehabilitación integral de edificios y creación de un entorno favorable a la actividad.

Los referidos programas se diseñarán, a través de un Real Decreto, que definirá unas bases comunes para todo el territorio (con los ajustes necesarios en función del clima u otros criterios específicos) que asegure la homogeneización de las convocatorias de ayudas y la coherencia entre las diferentes inversiones, en cumplimiento de la normativa nacional y europea en la materia, y aseguren el destino de los recursos transferidos a las Comunidades Autónomas según los porcentajes establecidos en la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La Competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: el diseño y ejecución de la política estatal en materia de acceso a la vivienda y rehabilitación.

Este programa tiene por objeto la financiación de actuaciones de rehabilitación y mejora de los edificios de vivienda, con objeto de mejorar la eficiencia energética y la sostenibilidad, desde un enfoque 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 un apoyo a la mejora de la accesibilidad, conservación, mejora de la seguridad de utilización y la digitalización de los edificios. Asimismo, se promoverá que las actuaciones a nivel de edificio vayan acompañadas de otras actuaciones a nivel de barrio para la transformación integral y la adaptación y mitigación del cambio climático en el entorno urbano. Además, se prevé la financiación de actuaciones complementarias para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria residencial.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X		X	X		X		

Rehabilitación y mejora del parque de vivienda financiando actuaciones de rehabilitación de viviendas y edificios y actuaciones complementarias para impulsar la actividad.

Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social.**4. Plazo necesario para su consecución:**

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España se financiará a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Unión Europea, que abarca un periodo temporal de ejecución desde febrero del 2020 hasta agosto del 2026.

5. Costes previsibles para su realización:

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021 establecen en el marco del Servicio 50 "Mecanismo de Recuperación y Resiliencia", y dentro del Programa 260A "Acceso a la vivienda y fomento de la edificación. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia" la partida 750 "Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social" dotada con 1.550 millones de euros.

El reparto de los fondos será determinado por la Conferencia Sectorial de Vivienda, Urbanismo y Suelo.

A través de Real Decreto, se definirán las bases comunes para la ejecución de las inversiones previstas en los Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social, por parte de las diferentes Comunidades Autónomas.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana transferirá a las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla los fondos asignados en la partida presupuestaria indicada, conforme al reparto por comunidad y ciudad acordado en Conferencia Sectorial de Urbanismo, Vivienda y Suelo.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.50.260A.750

7. Plan de acción:

Los Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social se desarrollará en el marco de los instrumentos de cooperación y coordinación con las Comunidades y Ciudades Autónomas definidas a tal efecto en el referido Real Decreto.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Los indicadores para el seguimiento y evaluación de las inversiones se establecerán en el Real Decreto regulador y en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España.

Importe de la partida presupuestaria 2021: 1.550 millones de euros.

9. Procedimiento de concesión:

La competencia para la aplicación de las inversiones previstas será de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, en el marco de lo dispuesto en el Real Decreto regulador de las bases.

2.6.4 OBJETIVO ESTRATÉGICO 4

Impulsar la conservación del Patrimonio Histórico-Artístico y Cultural de España y apoyar la arquitectura española sobre las bases de la excelencia, el respeto por el medio ambiente y la búsqueda de la eficiencia en la solución del problema habitacional.

Dentro del ámbito de la arquitectura deben apuntarse por su importancia y entidad, las líneas de subvenciones en **materia de rehabilitación y conservación del Patrimonio Arquitectónico**. El artículo **68.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio**, del Patrimonio Histórico Español establece que, en el **presupuesto de cada obra pública**, financiada total o parcialmente por el Estado, se incluirá una **partida equivalente, al menos, al 1%** de los fondos que sean **de aportación estatal**, con destino a financiar trabajos de **conservación o enriquecimiento** del **Patrimonio Histórico Español** o de **fomento de la creatividad artística**, con preferencia en la propia obra o en su inmediato entorno.

Por su parte, el Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español desarrolla en su Título IV las **condiciones** en las que deben articularse estas **medidas de fomento**.

La Orden FOM/604/2014, de 11 de abril, por la que se regula la asignación de recursos, procedentes de las obras públicas financiadas por el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y por las entidades del sector público dependientes o vinculadas, a la financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o de fomento de la creatividad artística elevó el porcentaje de retención del 1% al 1,5%. La Orden FOM/25/2019, de 10 de enero, en su Disposición derogatoria única deroga la Orden mencionada anterior, si bien mantiene el porcentaje de retención en el 1,5%.

El **VI Acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte** introdujo importantes novedades a propuesta del Ministerio, con el incremento del 1% al 1,5% de retención del presupuesto de las obras públicas para destinarlo al Programa de Conservación de Patrimonio Histórico; implantación del modelo de cofinanciación; priorización de actuaciones que generan actividad económica y fomento del empleo y establecimiento de la convocatoria como procedimiento de concurrencia competitiva observando los principios de publicidad y transparencia. Este acuerdo finalizó su vigencia en 2016.

Por otra parte, el **VII Acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte** para la actuación conjunta en el Patrimonio Histórico Español a través del 1,5% Cultural, firmado con fecha 7 de junio de 2017 y con un periodo de **vigencia 2017-2020**, contempla la posibilidad de que dichos fondos se destinen a “trabajos de conservación, restauración y consolidación de bienes inmuebles relacionados con las obras públicas o con los Planes Nacionales de Patrimonio” a través de la concesión de ayudas.

En la actualidad, la **Orden FOM/1932/2014**, de 30 de septiembre, (BOE de 22 de octubre) viene a regular el procedimiento de concesión de las mencionadas ayudas para actuaciones de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, con cargo a los recursos procedentes de las obras públicas financiadas por el Ministerio y por la Entidades del sector público

dependientes o vinculadas. La mencionada Orden ha dotado esta línea de subvenciones de la concurrencia y transparencia necesarias.

De igual forma, en materia de arquitectura y edificación, se consolidan e impulsan las líneas ya desarrolladas con anterioridad:

- ✓ La **promoción e internacionalización de la arquitectura española**, mediante el apoyo a proyectos que pretenden proyectar fuera de España a profesionales y empresas del sector, lo que a su vez produce un efecto de arrastre sobre el sector de la construcción o la industria de materiales.
- ✓ 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.

Formamos parte de un **mundo globalizado** donde los centros de decisión y debate tienen carácter supranacional, normalmente se ubican fuera de nuestras fronteras y las directrices que allí se establecen inciden directamente en nuestra economía y modo de vida. Por ello, este Plan de subvenciones también **promueve la presencia de España y de nuestros expertos** en aquellos **foros** donde se presentan proyectos y se adquiere conocimiento de los avances técnicos en los sectores que este Ministerio abarca, porque nuestra presencia activa en estos foros nos ha reportado importantes beneficios permitiéndonos **participar activamente en la toma de decisiones**, utilizar a nivel interno las tecnologías más avanzadas y **mejorar el posicionamiento internacional** de nuestro país y de nuestros profesionales y empresas.

Esta actividad es desarrollada también en materia de **difusión y promoción** de la **arquitectura**, con el objetivo de:

- ✓ 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.
- ✓ **Mejora de las sinergias entre las Bienales de Arquitectura**, como instrumento de difusión de la ejemplaridad y de la calidad general de la arquitectura española.
- ✓ Aprovechar y **optimizar** las iniciativas de difusión de la **arquitectura española** en el extranjero.

Asimismo, se lleva a cabo una **labor solidaria** con aquellos países menos desarrollados de nuestra área de influencia ayudándoles a acceder a Programas de organismos internacionales y a experiencias que les procuren una mejor calidad de vida.

Otras actuaciones que se mantienen en este plan estratégico afectan a la compatibilidad de la actividad de los sectores con el respeto al **medioambiente y la sostenibilidad, así como a consecución de la accesibilidad universal**. Cabe mencionar al respecto, nuestras actuaciones en materia de **edificación sostenible**, con las que se pretende:

- ✓ Mejorar la **sostenibilidad de la edificación y la accesibilidad universal**, fundamentalmente a través de la **actualización del Código Técnico de la Edificación**.

- ✓ **Adecuar la legislación y la normativa técnica** (fundamentalmente CTE) 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.
Coordinar la calidad en la edificación, competencia de las Comunidades Autónomas, a través de la **Subcomisión Administrativa de Calidad en la Edificación**.

Actuaciones relacionadas con el 1,5% Cultural.

1. Antecedentes:

La finalidad de la presente dotación es exclusivamente la de abrir el correspondiente concepto presupuestario, que se irá dotando a lo largo del año en función de las generaciones y transferencias de crédito de los centros gestores del Departamento obligados a realizarlas, tal y como establece la Ley de Patrimonio Histórico y su reglamento de desarrollo.

Las ayudas de este programa se otorgan principalmente a través de un procedimiento de concurrencia competitiva mediante convocatorias públicas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: conservación del patrimonio histórico español. Se dirige al sector de la Construcción, con una clara repercusión en la actividad económica también a través del fomento del turismo cultural.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X	X			X		X	X

Dar cumplimiento al artículo 68 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, así como a los sucesivos Acuerdos entre los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Cultura y Deporte, de desarrollo del mismo.

4. Plazo necesario para su consecución:

El establecido en cada una de las convocatorias públicas realizadas.

5. Costes previsible para su realización:

En el año 2017 se publicó una convocatoria para financiar actuaciones dentro del Programa 1,5% Cultural por importe de 50.520.823,21 €, con las siguientes anualidades previstas:

- 2018: 25.685.890,24 €
- 2019: 24.834.932,97 €

En el año 2018 se ha publicado una convocatoria para financiar actuaciones dentro del Programa 1,5% Cultural por importe de 51.000.000 €, con las siguientes anualidades previstas:

- 2019: 20.531.287,79 €
- 2020: 30.468.712,21 €

En el año 2019 se aprobó una nueva convocatoria, que se publicó en enero de 2020, para financiar actuaciones dentro del Programa 1,5% Cultural por importe de 61.000.000 €, con las siguientes anualidades previstas:

- 2020: 20.500.000,00 €*
- 2021: 40.500.000,00 €

*En 2020 no se han abonado ayudas al no haberse dictado aún, ninguna resolución definitiva de esta Convocatoria.

Actuaciones relacionadas con el 1,5% Cultural.

La ejecución en 2018 ha sido de 29.797.040 €.

La ejecución en 2019 ha sido de 39.881.852,67 €.

La ejecución en 2020 ha sido de 38.516.613,01 €.

Adicionalmente, existen compromisos anteriores, para abono en 2021, de 5.806.360,30 €.

6. Fuentes de financiación:

En función de las licitaciones y ejecución de las obras de infraestructuras de los centros gestores del Ministerio, se podrán realizar sucesivas convocatorias en cada ejercicio por importes previstos en el entorno de los 50.000.000 €.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.748, 17.10.2610.751, 17.10.2610.764, 17.10.2610.770 y 17.10.2610.789

7. Plan de acción:

El VI Acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (actual Ministerio de Cultura y Deporte) para la actuación conjunta en el Patrimonio Histórico Español, firmado con fecha 15 de octubre de 2013 y con un periodo de vigencia 2013-2016, establece que el seguimiento y selección final de las actuaciones se realizará por una Comisión Mixta formada por ambos Departamentos.

Con el objeto de dotar de la necesaria concurrencia y transparencia al procedimiento de concesión de estas ayudas, se publican las bases reguladoras (OM/FOM/1932/2014, de 30 de septiembre) de acuerdo con la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Posteriormente, se publican las correspondientes convocatorias en función de las disponibilidades presupuestarias conocidas en cada momento.

Hasta la fecha se han publicado cuatro convocatorias:

- C2014 de fecha de publicación 27 de noviembre de 2014 (Resolución Ministerial)
- C2017 de fecha de publicación 19 de julio de 2017 (Orden Ministerial)
- C2018 de fecha de publicación 5 de junio de 2018 (Orden Ministerial)
- C2019 de fecha de publicación 16 de enero de 2020 (Orden Ministerial)

El VII Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (actual Ministerio de Cultura y Deporte) para la actuación conjunta en el Patrimonio Histórico Español, firmado con fecha 7 de junio de 2017 y con un periodo de vigencia 2017-2020, ha sido prorrogado hasta junio de 2021, con fecha de firma de 30 de diciembre de 2020, estando prevista la firma de un VIII Acuerdo entre ambos Departamentos Ministeriales.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se proponen los siguientes indicadores de seguimiento:

2018

- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018, más de 100.
- Nº actuaciones analizadas. En la convocatoria 2018, 413 actuaciones.
- Nº de actuaciones financiadas. En la convocatoria de 2018, 99 actuaciones aprobadas provisionalmente.
- Litigiosidad. Nº de recursos fallados en contra de la Administración / nº de recursos recibidos. En 2018 ningún recurso fallado ni recibido.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2018: 3 actividades.

Actuaciones relacionadas con el 1,5% Cultural.

2019

- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2019, más de 50.
- Nº actuaciones analizadas (*). En la convocatoria 2019, previsión 500 solicitudes.
- Nº de actuaciones financiadas (*). En la convocatoria de 2019, previsión 100 actuaciones subvencionadas.
- Nº de reuniones de presentación de propuestas de actuación, requeridas por futuros solicitantes a las convocatorias, y de orientación y adecuación de la solicitud a las Bases Reguladoras: En 2019, 41 reuniones.
- Litigiosidad. Nº de recursos fallados en contra de la Administración / nº de recursos recibidos. En 2019 ningún recurso fallado ni recibido.
- Control Financiero de la IGAE al beneficiario de ayudas del Programa 1,5% Cultural, nº de controles: En 2019 se han solicitado para su control 28 expedientes.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2019: 4 actividades.

(*) La convocatoria 2019 se ha publicado en enero de 2020

2020

- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2020, más de 50.
- Nº actuaciones analizadas: En la convocatoria 2020, 562 solicitudes.
- Nº de actuaciones financiadas. En la convocatoria de 2020, previsión de 118 actuaciones a subvencionar (Resolución Provisional).
- Nº de reuniones de presentación de propuestas de actuación, requeridas por futuros solicitantes a las convocatorias, y de orientación y adecuación de la solicitud a las Bases Reguladoras: En 2020, 27 reuniones (presencial y telemática).
- Litigiosidad. Nº de recursos fallados en contra de la Administración / nº de recursos recibidos. En 2020, 1 recurso fallado en contra de la Administración (abono de intereses de demora), 1 sentencia favorable a la Administración, y dos recursos presentados nuevos.
- Control Financiero de la IGAE al beneficiario de ayudas del Programa 1,5% Cultural, nº de controles: En 2020 no se ha solicitado para su control ningún expediente.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2020: 2 actividades.

2021

- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa.
- Nº actuaciones analizadas.
- Nº de actuaciones financiadas En la convocatoria de 2020, previsión de 118 actuaciones a subvencionar (Resolución Provisional).
- Nº de reuniones de presentación de propuestas de actuación, requeridas por futuros solicitantes a las convocatorias, y de orientación y adecuación de la solicitud a las Bases Reguladoras.
- Litigiosidad. Nº de recursos fallados en contra de la Administración / nº de recursos recibidos.
- Control Financiero de la IGAE al beneficiario de ayudas del Programa 1,5% Cultural, nº de controles.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas.

9. Procedimiento de concesión:

Las ayudas de este programa se otorgan principalmente a través de un procedimiento de concurrencia competitiva mediante convocatorias públicas.

A CSIC para actualizar el Código Técnico de la Edificación.

1. Antecedentes:

El Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) mantiene una línea de colaboración con el CSIC, a través del Instituto Eduardo Torroja de esa institución, cuyo fin es el de realizar los trabajos técnicos imprescindibles para la elaboración (en su momento) y revisión del Código Técnico de la Edificación, que a su vez constituye el marco reglamentario que regula la actividad edificatoria a nivel nacional.

Asimismo, el Ministerio con el apoyo del CSIC desarrolla documentos complementarios, realiza actividades de difusión y formación, y mantiene información permanente a través de la página web del CTE, para facilitar la aplicación de la reglamentación técnica de edificación por los diferentes agentes del sector.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: Normativa técnica y eficiencia energética en la edificación. El sector al que se dirige la subvención es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X		X	X	X	X			

El objetivo de esta subvención es la elaboración de los documentos técnicos necesarios para el desarrollo y la correcta aplicación de las diferentes actualizaciones que se realizan del Código Técnico de la Edificación. De esta manera, se adecuará el marco reglamentario a la realidad tecnológica del sector y se facilitará el cumplimiento de la normativa sectorial de ámbito estatal por parte de los agentes de la edificación.

Asimismo, son objetivos de esta subvención el desarrollo de actividades de difusión y formativas orientadas a facilitar la aplicación por parte de los agentes de la edificación de la normativa técnica sectorial, y el mantenimiento permanente de información sobre el Código Técnico de la Edificación y normativa complementaria a través de la página web <https://www.codigotecnico.org/>.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 900.000€.

Ejecución 2018: 100%, 900.000 euros.

Ejecución 2019: 100%, 900.000 euros.

Ejecución 2020: 100%, 900.000 euros.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.000X.730.00.

A CSIC para actualizar el Código Técnico de la Edificación.**7. Plan de acción:**

Su pago se formalizará mediante transferencia, correspondiendo la propuesta de resolución al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Así se formalizó en el año 2020 mediante transferencia con cargo a la aplicación presupuestaria 17.09.00X.730.00 firmando la propuesta de resolución el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el año 2021 está previsto que la transferencia se formalice con cargo a la aplicación presupuestaria 17.10.00X.730.00

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Nº de trabajos de investigación prenormativa. En 2018: 11 trabajos de investigación prenormativa.
- Nº de documentos de carácter complementario al marco normativo. En 2018: 7 trabajos de carácter complementario.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2018: 2 actividades.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: sí.
- Nº de trabajos de investigación prenormativa. En 2019: 5 trabajos de investigación prenormativa.
- Nº de documentos de carácter complementario al marco normativo. En 2019: 12 trabajos de carácter complementario.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2019: 2 actividades.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: sí.
- Nº de trabajos de investigación prenormativa. En 2020: 9 trabajos de investigación prenormativa.
- Nº de documentos de carácter complementario al marco normativo. En 2020: 4 trabajos de carácter complementario.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2020: 3 actividades.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Nº de trabajos de investigación prenormativa.
- Nº de documentos de carácter complementario al marco normativo.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas

*A CSIC para actualizar el Código Técnico de la Edificación.***9. Procedimiento de concesión:**

Se dota anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, se otorga mediante Resolución del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y el pago efectivo se realiza mediante transferencia.

Se trata de una transferencia no incluida en el ámbito de aplicación de la Ley General de Subvenciones (art. 2.2), si bien se ha considerado oportuno incluirla en el PES 2018-2021 por su relevancia.

Al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. Bienales de Arquitectura (española e iberoamericana).

1. Antecedentes:

La finalidad de la presente dotación es la de acometer los gastos necesarios para la preparación de las sucesivas ediciones de la Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo y de la Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X			X		X	

Con esta actuación, el Gobierno de España promueve, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en colaboración con el Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España la celebración de la Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo (BEAU) y la Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo (BIAU).

Ambas bienales son instrumentos para la internacionalización de la arquitectura española, añadiendo la Iberoamericana una componente de colaboración internacional que favorece la presencia de España y de nuestros profesionales en América.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 350.000 euros.

Ejecución 2018: 100%, 500.000 euros.

Ejecución 2019: 100%, 500.000 euros.

Ejecución 2020: 100%, 500.000 euros.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el compromiso de participación de las autoridades de la sede escogida.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.785.

Aún no se ha concretado la cuantía de las aportaciones de estas entidades.

Al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. Bienales de Arquitectura (española e iberoamericana).**7. Plan de acción:**

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. En su desarrollo colaboran las administraciones y entes públicos, o de otra naturaleza, pero sin ánimo de lucro, que se indican. No procede en consecuencia establecer bases para la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con el CSCAE.

La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizarán conforme a los procedimientos establecidos en la citada ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: si
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa. En 2018: más de 15 noticias publicadas en prensa.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: si
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa. En 2019: más de 15 noticias publicadas en prensa.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: si
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa. En 2020: más de 15 noticias publicadas en prensa.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, si bien en 2019 y 2020 se concedió con carácter excepcional por medio de Real Decreto, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la fundación Caja de Arquitectos, para la elaboración de la web de promoción y difusión de la arquitectura.

1. Antecedentes:

El objeto es mantener la colaboración con la Fundación Arquia iniciada en 2014, para la realización de la plataforma web de promoción y difusión de la arquitectura española, en la que se encuentran comprendidos los trabajos encaminados a la escalabilidad del proyecto como son: *La Casa de la Arquitectura* (sede digital del Museo de Arquitectura y Urbanismo); y el desarrollo de una herramienta informática para la explotación de información geoespacial en el ámbito de la arquitectura y el urbanismo. De este modo, se pretende sumar esfuerzos en el interés común de difundir la calidad de la arquitectura española, tanto a nivel nacional como internacional.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X	X	X		X		X	X

Esta actuación coadyuva a reforzar la presencia de la arquitectura española en internet.

El efecto perseguido es el de crear una nueva referencia de divulgación de la Arquitectura en España.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende a 325.000€ para el ejercicio 2021.

Ejecución 2018: 100%, 325.000 euros.

Ejecución 2019: 100%, 325.000 euros.

Ejecución 2020: 100%, 325.000 euros.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el compromiso de participación de la Fundación Arquia, en el diseño y desarrollo tecnológico de la plataforma web y de la herramienta de información geoespacial en el ámbito de la arquitectura y el urbanismo.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.06.

A la fundación Caja de Arquitectos, para la elaboración de la web de promoción y difusión de la arquitectura.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. En su desarrollo colaboran las administraciones y entes públicos, o de otra naturaleza, pero sin ánimo de lucro, que se indican. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenios de colaboración, en los que se establecerán los mecanismos de coordinación con la FundaciónArquia. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención, y la justificación de los gastos se realizarán conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Nº de visitas de la página. En 2018: no disponible para el público general.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: sí.
- Nº de visitas de la página. En 2019: aún no disponible para el público general.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: sí.
- Nº de visitas de la página. En 2020: la página aún no está disponible para el público general, el lanzamiento se prevé en 2021.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Nº de visitas de la página.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, si bien en 2019 y 2020 se concedió con carácter excepcional por medio de Real Decreto, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Fundación Mies van der Rohe.
1. Antecedentes:

La DG de Arquitectura, Vivienda y Suelo (hoy la DG de Agenda Urbana y Arquitectura) viene manteniendo en los últimos años una colaboración con la Fundación Mies van der Rohe en el desarrollo de los proyectos de difusión que se vienen desarrollando por la mencionada Fundación, con especial énfasis en el prestigioso premio homónimo de arquitectura.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias.

El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X		X	

Con esta actuación se pretende promover y difundir la arquitectura española.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 60.000€.

Ejecución 2018: 100%, 60.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de los 60.000 € previstos. No hubo subvención.

Ejecución 2020: 0%, de los 60.000 € previstos. No hubo subvención

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el compromiso de participación de otras instituciones aunque aún no se ha concretado la cuantía de su aportación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.786.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. En su desarrollo colaboran las administraciones y entes públicos, o de otra naturaleza, pero sin ánimo de lucro, que se indican. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Fundación Mies van der Rohe.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con la entidad subvencionada. La fiscalización de los pagos con los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizarán conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018: más de 15 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2019: no hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2020: no hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente.

Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. EUROPAN.
1. Antecedentes:

El Concurso EUROPAN es una federación de concursos de ideas arquitectónicas, seguido de realizaciones, dirigido a los arquitectos europeos menores de cuarenta años, organizado desde 1988 con la participación del Departamento, simultáneamente en distintos países europeos, con un tema, un reglamento y un calendario común. La dotación propuesta tiene por finalidad el desarrollo de la presente edición del concurso.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X			

Con esta actuación se garantiza la presencia de España en uno de los principales eventos de ámbito europeo de difusión de la arquitectura.

El efecto perseguido es el de mejorar el posicionamiento de los profesionales del sector de la arquitectura en los eventos internacionales más representativos.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsible para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 100.000€.

Ejecución 2018: 100%, 100.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de los 100.000 € previstos. No hubo subvención.

Ejecución 2020: 100% de los 100.000 € previstos.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el compromiso de participación de otras instituciones aunque aún no se ha concretado la cuantía de su aportación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.783.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. En su desarrollo colaboran las administraciones y entes públicos, o de otra naturaleza, pero sin ánimo de lucro, que se indican. No procede en consecuencia establecer bases

Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. EUROPAN.

de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con la entidad subvencionada. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018: más de 15 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2019: no hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: sí.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2020: más de 15 noticias publicadas.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, si bien en 2020 se concedió con carácter excepcional por medio de Real Decreto y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Acción Cultural Española. Bienal de Venecia.

1. Antecedentes:

Para garantizar el desarrollo de actividades de difusión de la Arquitectura encomendadas a esta DG, es necesaria la colaboración con la Sociedad Estatal de Acción Cultural (AC/E), como entidad especializada que tiene como objeto social la planificación, organización y ejecución de las exposiciones, eventos e iniciativas de difusión y promoción de las culturas de España que contribuyan a la promoción de las mismas, tanto en el ámbito nacional como internacional, y particularmente con motivo de conmemoraciones de personas, obras y acontecimientos destacados, cual es el caso de la Bienal Internacional de Arquitectura de Venecia, en la que España viene participando ininterrumpidamente desde su sexta edición, celebrada en 1998.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X		X	

Con esta actuación se garantiza la presencia de España en uno de los principales eventos internacionales de difusión de la arquitectura.

El efecto perseguido es el de mejorar el posicionamiento de los profesionales del sector de la arquitectura española en los eventos internacionales más representativos.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 250.000€.

Ejecución 2018: 100%, 400.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de 125.000 euros. La exposición que representó a España en la 16ª Edición, por diversas razones, finalmente no itineró.

Ejecución 2020: 100%, 400.000 euros.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el compromiso de participación de las siguientes organizaciones:

- AC/E
- AECID
- Fundación Arquia.

Acción Cultural Española. Bienal de Venecia.

A día de hoy no se han concretado la cuantía de las aportaciones de estas entidades.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.741.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. En su desarrollo colaboran las administraciones y entes públicos, o de otra naturaleza, pero sin ánimo de lucro, que se indican. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenios de colaboración, en los que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades.

La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizarán conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018: más de 15 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: No se formalizó la subvención.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2019: No se formalizó la subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: sí.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2020: más de 15 noticias publicadas.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, si bien en 2020 se concedió con carácter excepcional por medio de Real Decreto, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Fundación General Universidad Politécnica de Madrid. Edificación sostenible.
1. Antecedentes:

La Fundación General de la Universidad Politécnica de Madrid es una organización de carácter privado, sin ánimo de lucro cuya misión fundamental es contribuir a la mejora de la calidad de la formación de los estudiantes y de las condiciones de vida de la comunidad universitaria, así como de la sociedad en su conjunto.

En 2014 se formalizó un primer convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) mediante el cual se establecía la colaboración mutua entre las partes al objeto de desarrollar trabajos de investigación en relación con las ciencias de la ciudad y la formación de profesionales conocedores y expertos en dicho ámbito. Los trabajos objeto de dicho convenio, y de los posteriores, enmarcados en el ámbito de la investigación, suponen una base necesaria para el futuro desarrollo de normativa en materia de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética y accesibilidad universal.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la eficiencia energética en la edificación. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X			X	X	X			

Los objetivos a alcanzar están relacionados con la calidad en el sector de la edificación, la investigación y desarrollo en esta materia, la sostenibilidad y el desarrollo normativo.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsible para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 50.000€.

Ejecución 2018: 100%, 100.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de 50.000 euros. No hubo subvención.

Ejecución 2020: 0%, 100.000 euros. No hubo subvención.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.758.00.

7. Plan de acción.

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de

Fundación General Universidad Politécnica de Madrid. Edificación sostenible.

la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

En el año 2019 no se materializó la subvención y por tanto tampoco el convenio ya que la subvención no se incorporó finalmente al Real Decreto 516/2019, de 6 de septiembre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones en materia de políticas urbanas, arquitectura y vivienda por el Ministerio de Fomento durante el ejercicio presupuestario 2019.

Tampoco se materializó en el año 2020 ya que la subvención no se incorporó en el Real Decreto 881/2020, de 6 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones en materia de políticas urbanas, arquitectura y edificación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana durante el ejercicio presupuestario 2020.

Su concesión se formalizará mediante convenios de colaboración, en los que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la Ley General de Subvenciones.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: No hubo subvención.
- Nº de reuniones realizadas. En 2019: No hubo subvención.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2019: No hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: No hubo subvención.
- Nº de reuniones realizadas. En 2020: No hubo subvención.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. En 2020: No hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Nº de reuniones realizadas.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, si bien ni en 2019 ni en 2020 se otorgó esta subvención. Cuando se ha otorgado, el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Universidad Castilla-La Mancha.
1. Antecedentes:

Existe cierta situación de riesgo respecto del patrimonio arquitectónico más reciente (siglos XX y XXI), como consecuencia de una menor conciencia ciudadana sobre su valor si se compara con el del patrimonio histórico tal y como es concebido habitualmente, por lo cual es necesaria la catalogación o protección de determinadas obras destacadas de la arquitectura contemporánea, pero también, fundamentalmente, una labor pedagógica para incrementar la valoración por la ciudadanía de la arquitectura contemporánea, y la necesidad de la conservación de dicha expresión artística como bien nacional cultural, apostando por la sensibilización de la sociedad con el fin de que sean los propios ciudadanos los que reconozcan este patrimonio como propio y promuevan su defensa y la difusión de la calidad de esta arquitectura.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la UCLM, están interesados en difundir la calidad de la arquitectura española y colaborar en los trabajos necesarios para estudiar, documentar, inventariar, divulgar y proteger el patrimonio arquitectónico del siglo XX y XXI, así como la realización de actividades divulgativas de las iniciativas legislativas y estratégicas en materia de promoción de la calidad de la arquitectura.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
						X		X		X	

El objetivo perseguido es la colaboración mutua entre las partes para el desarrollo de iniciativas de difusión, promoción y fomento de la calidad de la arquitectura y el entorno construido.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 15.000€.

Ejecución 2018: 100%, 15.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de los 15.000 € previstos. No hubo subvención.

Ejecución 2020. No hubo subvención.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.758.09.

*Universidad Castilla-La Mancha.***7. Plan de acción:**

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formaliza mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizarán conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios, Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018: sí, sin cuantificar.
- Nº de archivos subidos a la web de Difusión de la Arquitectura. En 2018: más de 100.
- Nº de archivos digitalizados. En 2018: más de 100 del archivo de Fisac.

2019

- No hubo subvención en el año 2019

2020

- No hubo subvención en el año 2020

2021

- Cumplimiento de fechas.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Fundación DOCOMOMO.
1. Antecedentes:

DOCOMOMO es una asociación cuyo objeto principal es velar por la conservación del patrimonio edificado en el siglo XX.

Se considera necesario mantener la colaboración con dicha entidad para continuar y extender las actividades que vienen desarrollándose y avanzar en la catalogación y descripción de obras destacadas de arquitectos españoles del siglo XX.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
						X		X		X	

Promover y difundir la arquitectura española en la red, así como potenciar y poner en valor el registro DOCOMOMO IBÉRICO.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 40.000€.

Ejecución 2018: 100%, 15.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de los 15.000 € previstos. No hubo subvención.

Ejecución 2020: No hubo subvención.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.01.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenios de colaboración, en los que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos

Fundación DOCOMOMO.

en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018: 10 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019 no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2019 no hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020 no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2020 no hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Green Building Council- España.

1. Antecedentes:

Green Building Council - España (GBCe) es una organización privada sin ánimo de lucro cuyo fin es el de profundizar en el conocimiento en materia de sostenibilidad en el ámbito de la edificación y el urbanismo, y su aplicación práctica.

Para avanzar en el cumplimiento de los compromisos de reducción de consumo energético adquiridos por España, es necesario impulsar la rehabilitación de la edificación, tanto del parque edificado del sector público como del privado, lo que requiere labores de comunicación e información dirigidas al sector y la ciudadanía en general, así como generación de foros de debate. Asimismo, es conveniente realizar trabajos de investigación que permitan conocer los avances que se están produciendo en la incorporación progresiva de criterios de sostenibilidad tanto en los marcos normativos de la edificación como en iniciativas privadas y tanto sean en el ámbito territorial de cada país o que alcancen el ámbito global europeo, como es la iniciativa europea Levels. Para todas estas tareas el Ministerio cuenta con el apoyo de GBCe.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la eficiencia energética en la edificación. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
						X	X				

Los objetivos a alcanzar están relacionados con la calidad en el sector de la edificación, la investigación y desarrollo en esta materia, la sostenibilidad y el desarrollo normativo.

La finalidad de la subvención es doble.

- Estudio y evaluación de temas relacionados con la sostenibilidad como los indicadores de sostenibilidad, tratados 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, de 9 de marzo, así como de proyectos europeos relacionados con temas como la armonización de los indicadores de sostenibilidad (Proyecto Levels) o con el denominado Pasaporte de Rehabilitación.
- Tareas de difusión y seguimiento de la última revisión de la Estrategia para la Rehabilitación a largo plazo del parque edificado (ERESEE) Asimismo, el análisis que se realice sobre la situación de la rehabilitación en España, así como la utilización de las herramientas informáticas como el MIRADOR, VEREDA y HADES desarrolladas con anterioridad por GBCe, permitirá avanzar en la definición del Plan de Acción de la Rehabilitación en España.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

Green Building Council- España.**5. Costes previsibles para su realización:**

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 120.000€.

Ejecución 2018: 100%, 120.000 euros.

Ejecución 2019: 100%, 120.000 euros.

Ejecución 2020: 100%, 120.000 euros.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.02.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante Convenios de Colaboración, en los que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. La ejecución del Convenio 2020 finalizará en el 31 de agosto de 2021 con lo cual estos indicadores aún no tienen los datos completos del convenio vigente.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: sí
- Nº de reuniones realizadas. En 2019: 6
- Nº de actividades y publicaciones realizadas. en 2019: 6 jornadas de debate y 2 publicaciones (vinculadas a la consulta pública previa de la ERESEE 2020)

2020

- Cumplimiento de fechas. 2020: sí hasta la fecha. No ha vencido el plazo del Convenio 2020. El Convenio finaliza el 31 de agosto de 2021.
- Nº de reuniones realizadas. 2020: 5 hasta la fecha.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Nº de reuniones realizadas.
- Nº de actividades y publicaciones realizadas.

Green Building Council- España.**9. Procedimiento de concesión:**

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, siendo una subvención nominativa, si bien en los años 2019 y 2020 se concedió con carácter excepcional por medio de Real Decreto. El pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio..

Fundación Arquitectura y Sociedad.

1. Antecedentes:

Se propone continuar la colaboración iniciada en 2015 en el congreso anual que celebra la Fundación Arquitectura y Sociedad, junto con otras iniciativas de ámbito nacional e internacional, que tiene por objeto coordinar y optimizar la acción de los recursos existentes para la difusión de la arquitectura española, mediante acuerdos, convenios y otros instrumentos de colaboración con instituciones y entidades públicas y privadas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X		X	

Apoyar la promoción y difusión de la arquitectura y promover valores y criterios de arquitectura de calidad.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 60.000€.

Ejecución 2018: 100%, 50.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de los 50.000 € previstos. No hubo subvención.

Ejecución 2020: No hubo subvención.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, y la propia Fundación Arquitectura y Sociedad.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.07.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se

Fundación Arquitectura y Sociedad.

materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa. En 2018: 15 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: No hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa. En 2019: No hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: No hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa. En 2020: No hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Fundación Alejandro de la Sota.
1. Antecedentes:

La Fundación Alejandro de la Sota propone continuar colaborando en el modelo de digitalización y acceso público a través de internet de los fondos documentales, que ha llevado a cabo en los últimos tiempos, a diversas fundaciones con archivos especialmente relevantes en materia de Arquitectura. Estas actividades se enmarcan en el conjunto de iniciativas, que tienen por objeto coordinar y optimizar la acción de los recursos existentes para la difusión de la arquitectura española, mediante acuerdos, convenios y otros instrumentos de colaboración con instituciones y entidades públicas y privadas.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
						X		X		X	

Promover y difundir la arquitectura española en la red, así como preservar los fondos y legados de arquitectos ya desaparecidos.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsible para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 60.000€.

Ejecución 2018: 100%, 60.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de los 60.000 € previstos. No hubo subvención.

Ejecución 2020: No hubo subvención.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado y la propia Fundación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.08.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Fundación Alejandro de la Sota.

Su concesión se formalizará mediante Convenio de Colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios especializados. En 2018: 10 noticias.
- Nº de archivos digitalizados. En 2018: los previstos en el convenio, 3 archivos de arquitectos.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios especializados. En 2019: no hubo subvención.
- Nº de archivos digitalizados. En 2019: no hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios especializados. En 2020: no hubo subvención.
- 10 noticias.
- Nº de archivos digitalizados. En 2020: no hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios especializados.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Fundación Arquitectura Contemporánea.

1. Antecedentes:

Se trata de una fundación privada, de interés social y naturaleza permanente, que incluye entre sus fines fundacionales el fomento, desarrollo, protección y difusión de la Arquitectura Contemporánea, con la que se viene colaborando en la realización de actividades conjuntas de fomento de la internacionalización de la arquitectura y el urbanismo españoles contemporáneos.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
						X		X		X	

Apoyar la promoción y difusión de la arquitectura y promover valores y criterios de arquitectura de calidad.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 10.000€.

Ejecución 2018: 100%, 10.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de 10.000 euros. No hubo subvención.

Ejecución 2020: No hubo subvención.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado y la propia Fundación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.11.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

Fundación Arquitectura Contemporánea.**8. Indicadores de seguimiento y evaluación:**

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa. En 2018: 10 noticias publicadas.

2019. No hubo subvención.

2020. No hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Asociación Culture Care. Open House-Madrid.

1. Antecedentes:

Open House Madrid es una actividad cultural que trata de acercar al público general y no especializado a los debates actuales sobre la arquitectura, la ciudad y el espacio urbano. A través de cuatro acciones concretas (jornadas de puertas abiertas de más de 90 edificios, visitas a estudios de arquitectura, generación de contenidos culturales a través de internet, conferencias) se invita a la ciudadanía a explorar la arquitectura en primera persona, descubriéndola como componente imprescindible de la cultura contemporánea. Se trata de reconocer el valor del espacio bien construido y diseñado a través de una experiencia de disfrute. Open House Madrid es gratuito y se celebra una vez al año en la ciudad de Madrid. El concepto Open House nació en Londres y parte de reconocer la ciudad como lugar de encuentro y espacio habitual en el que se genera comunidad.

Culture Care es una asociación sin ánimo de lucro que tiene como objetivo apoyar y contribuir a la transferencia de conocimiento y fomentar en la sociedad el aprecio de las propuestas culturales, la excelencia arquitectónica y el diseño de calidad a la vez que pretende conectar con el entorno internacional.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
						X		X		X	

Apoyar la promoción y difusión de la arquitectura y promover valores y criterios de arquitectura de calidad.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsible para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 15.000€.

Ejecución 2018: 100%, 15.000 euros.

Ejecución 2019: 0% de 15.000 euros. No hubo subvención

Ejecución 2020: 0% de 15.000 euros. No hubo subvención

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado y la propia Fundación.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.13.

Asociación Culture Care. Open House-Madrid.**7. Plan de acción:**

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones. Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa. En 2018: más de 15 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa. En 2019: no hubo subvención.

2020. No hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la Fundación ICO

1. Antecedentes:

La Fundación ICO es un ente del sector público estatal, de ámbito nacional, con carácter permanente y finalidad no lucrativa, cuya misión es contribuir y apoyar el desarrollo de la sociedad a través de la promoción de la cultura y el conocimiento en sus diferentes áreas de actuación.

Una de sus líneas de actuación más destacable en los últimos tiempos es la producción de exposiciones de arquitectura, por lo que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana colabora con ella en actuaciones del Programa de Difusión y Promoción de la Arquitectura. Se considera necesario mantener la colaboración con dicha entidad para continuar y extender las actividades que vienen desarrollándose.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción y los servicios profesionales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X		X	

Con esta subvención, al proyectar la excelencia de la arquitectura española en España pero también en el exterior, no se apoya sólo a un limitado conjunto de personas o entidades con sobresaliente valor cultural, sino que se está resaltando a éstas como la parte más visible de un importante sector económico, el de la edificación en su conjunto, cuyas empresas y profesionales destacan por su capacitación, formación politécnica y experiencia en amplios campos de actividad.

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 60.000€.

Ejecución 2018: 100%, 50.000€.

Ejecución 2019: 0% de 50.000 euros. No hubo subvención

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.261O.787.14.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones. Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán

A la Fundación ICO

los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

2018

- Cumplimiento de fechas. En 2018: sí.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2018: más de 10 noticias publicadas.

2019

- Cumplimiento de fechas. En 2019: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2019: no hubo subvención.

2020

- Cumplimiento de fechas. En 2020: no hubo subvención.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa. En 2020: no hubo subvención.

2021

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios. Nº de noticias publicadas en prensa

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. “UIA International Forum on Affordable Housing. Madrid 2021”

1. Antecedentes:

La finalidad de la presente dotación es la de acometer los gastos necesarios para la organización del “UIA International Forum on Affordable Housing. Madrid 2021” con el lema “Removing Barriers” y el apoyo a la candidatura de Barcelona capital mundial de la Arquitectura por la UNESCO. La candidatura de España, presentada por el Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España (CSCAE), con el apoyo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Madrid convenció a los asambleístas de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) para que Madrid sea la sede de su primer Foro Internacional de Acceso a la Vivienda.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción y los servicios profesionales.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X		X	X	X	

Con esta actuación se promueve la participación institucional del Ministerio liderando junto al Consejo Superior de Arquitectos de España la organización y programación del Foro.

La propuesta española, que se centra en facilitar el cumplimiento del derecho, que, en el caso de España, está recogido en el artículo 47 de la Constitución, está planteada para garantizar la participación de la ciudadanía, en su conjunto, a través de la organización de talleres, exposiciones, conferencias y eventos paralelos, a los que también se sumarán centros culturales y fundaciones.

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 100.000€.

Ejecución 2020: 0% de 75.000€.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el compromiso de participación del Consejo Superior de Arquitectos de España y el Ayuntamiento de Madrid.

Aún no se ha concretado la cuantía de las aportaciones de estas entidades.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.16.

Al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. "UIA International Forum on Affordable Housing. Madrid 2021"

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. En su desarrollo colaboran administraciones y entes públicos, o de otra naturaleza, pero sin ánimo de lucro. No procede en consecuencia establecer bases para la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenios de colaboración, en los que se establecerán los mecanismos de coordinación con el CSCAE.

La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizarán conforme a los procedimientos establecidos en la citada ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la Fundación Norman Foster

1. Antecedentes:

La Norman Foster Foundation fomenta el pensamiento y la investigación interdisciplinar para ayudar a nuevas generaciones de arquitectos, diseñadores y urbanistas a anticiparse al futuro. La fundación cree en la importancia de conectar la arquitectura, el diseño, la tecnología y las artes para prestar un mejor servicio a la sociedad y en el valor de una educación holística que fomente la experimentación a través de la investigación y la realización de proyectos construidos. La Norman Foster Foundation alberga el Archivo y la Biblioteca Norman Foster, que ofrecen una visión de la historia de nuestro entorno construido a través de la obra de Norman Foster. La Norman Foster Foundation tiene su sede en Madrid y realiza proyectos a nivel global.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X		X			X	

Con esta subvención se pretende articular una colaboración que aborde las preocupaciones asociadas a los proyectos estratégicos de la DG (España vaciada, Agenda Urbana, calidad de la arquitectura, y nuevo contexto tras la crisis sanitaria) con planes de actuación con el objetivo a largo plazo de fomentar cambios deseables y duraderos.

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto para 2021 asciende a 60.000 €

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.17.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se

A la Fundación Norman Foster

materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la Fundación Caja de Arquitectos. Young Architect Program

1. Antecedentes:

Fundación Arquia destaca por su continua labor y preocupación constante en la difusión de la cultura arquitectónica con el objetivo de mejorar la imagen del arquitecto y su obra en la sociedad. Este Programa “Young Architect Program” tiene como objetivo impulsar un conjunto de iniciativas destinadas a los jóvenes arquitectos

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
	X			X		X		X		X	

Con esta subvención se pretende articular una colaboración que aborde un concurso de ideas, o iniciativa similar, dirigido a jóvenes arquitectos para responder a las preocupaciones asociadas a los proyectos estratégicos de la DG (España vaciada, Agenda Urbana, calidad de la arquitectura, y nuevo contexto tras la crisis sanitaria).

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto para 2021 asciende a 100.000 €

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.18.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

*A la Fundación Caja de Arquitectos. Young Architect Program***8. Indicadores de seguimiento y evaluación:**

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la Fundación Miralles

1. Antecedentes:

La Fundació Enric Miralles, basándose en el modo de hacer y de pensar de Enric Miralles, se constituye como un centro para la experimentación de la arquitectura contemporánea y de otras disciplinas artísticas afines, siendo una plataforma de conocimiento y promoción.

La Fundació dispone de un amplio archivo con diferente material original sobre Enric Miralles, su obra y la arquitectura contemporánea; también consta de un espacio abierto en el que se da continuidad al trabajo realizado por el arquitecto a través del apoyo de arquitectos emergentes que podrán participar en programas de residencia e intercambios internacionales.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X		X		X			

El objetivo de esta subvención es promover y difundir la arquitectura española en la red, así como preservar los fondos y legados de arquitectos ya desaparecidos.

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsible para su realización:

El importe previsto para 2021 asciende a 60.000 €.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.19.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

*A la Fundación Miralles***8. Indicadores de seguimiento y evaluación:**

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la Asociación Wires

1. Antecedentes:

WIRES es una asociación de consejeras y directivas del mundo inmobiliario que tiene por objeto aumentar la visibilidad de la mujer en el sector, mejorar su carrera ejecutiva e impulsar su participación en los órganos de decisión de las empresas y organismos del sector inmobiliario. Y especialmente, WIRES colabora activamente con administraciones públicas, instituciones y organismos así como con otras asociaciones influyentes del sector, a través de colaboraciones estratégicas, participación en observatorios y pactos público-privados y participación en mesas de expertos, ayudando a construir alianzas y trabajando por la mejora de la economía y nuestro sector. A tal fin WIRES ha establecido una línea de trabajo institucional para la organización de jornadas de expertos para aglutinar a los diferentes agentes del sector (arquitectos, promotoras, fondos, ingenieros, constructoras, abogados, consultores, etc) y darles a conocer las estrategias y políticas públicas en aras de fomentar la colaboración público privada.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X		X			

El objetivo de esta subvención es la asistencia institucional en formato evento/s o jornada/s para generar un foro de debate que contribuya a la aportación de distintos puntos de vista, de profesionales y expertos, en el ámbito de la arquitectura y la agenda urbana.

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto para 2021 asciende a 15.000 €.

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.20.

A la Asociación Wires

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

Al Consorcio de la Ciudad de Cuenca. Rehabilitación de la Casa del Corregidor para Archivo Municipal

1. Antecedentes:

La casa del Corregidor, o Antiguos Juzgados, se encuentra incluida dentro de la delimitación del casco antiguo de la ciudad de Cuenca, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Desde el año 2009, vía convenio, el Ministerio ha venido colaborando en la intervención integral sobre el edificio para adecuarlo al nuevo uso como archivo municipal.

Es imprescindible garantizar la continuidad de esta colaboración, para poder finalizar la actuación, dado el interés arquitectónico y patrimonial de la misma, en la que actualmente el Ministerio también forma parte del consorcio.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X		X		X		X	

A través de esta subvención se pretende finalizar la actuación de rehabilitación de la Casa del Corregidor que consiste en la intervención integral sobre el edificio para adecuarlo al nuevo uso como archivo municipal. Se demuelen elementos constructivos como forjados y cubiertas y se vuelven a construir, así como escaleras, ascensores e instalaciones, manteniéndose el volumen y el aspecto exterior original.

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto para 2021 asciende a 1.000.000 €

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.261O.742.

7. Plan de acción:

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Al Consorcio de la Ciudad de Cuenca. Rehabilitación de la Casa del Corregidor para Archivo Municipal

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

A la Asociación Municipios del Camino de Santiago. Plan Director.

1. Antecedentes:

La Asociación de Municipios del Camino de Santiago (AMCS) es una entidad sin ánimo de lucro integrada por municipios del Camino Francés asociados para, asumiendo el protagonismo y las competencias que les corresponde, contribuir a la gestión del Camino como una unidad. Entre sus fines están los de establecer relaciones de cooperación entre todos los municipios por los que discurre el Camino Francés de cara a su protección y promoción, promover la puesta en marcha de proyectos de interés común en relación con el Camino de Santiago y colaborar con las administraciones autonómicas y estatal en todas las políticas relacionadas con el Camino.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es: acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: la difusión, fomento e investigación de la Arquitectura y la colaboración con asociaciones profesionales, instituciones, fundaciones y organismos, públicos o privados, nacionales o internacionales, en estas materias. El sector al que se dirige es el de la construcción.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X		X		X		X	

A través de esta subvención se pretende realizar el estudio previo metodológico de un plan piloto de actuaciones en un tramo del Camino de Santiago, que sirva de base para la realización y ejecución de un posterior Plan Director del Camino de Santiago Francés. El mencionado estudio incluirá modelos de actuación in situ, en los diferentes aspectos que definen el Camino: peregrinos, atenciones al camino físico y de los pueblos por los que transcurre. Además de aspectos relacionados con su historia, la conservación del patrimonio y el medio ambiente. Debe prestar de manera singular atención a los aspectos de sostenibilidad, uso de energías renovables y aspectos poblacionales relacionados con la España vacía.

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto para 2021 asciende a 25.000 €

6. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.2610.787.15.

A la Asociación Municipios del Camino de Santiago. Plan Director.**7. Plan de acción:**

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formalizará mediante convenio de colaboración, en el que se establecerán los mecanismos de coordinación con otras Administraciones Públicas y entidades. La fiscalización de los pagos en los que se materialice la subvención y la justificación de los gastos se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Cumplimiento de fechas.
- Repercusión en los medios Nº de noticias publicada en prensa.

9. Procedimiento de concesión:

Al tratarse de una subvención nominativa, su concesión se prevé directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio.

2.6.5 OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

Apoyar, entre otros aspectos, la formación de los profesionales y la investigación en los ámbitos de competencia del Ministerio.

En este Plan Estratégico se ha querido destacar como un objetivo específico propio el apoyo a la formación de los trabajadores del Departamento y de los profesionales del ámbito de competencias del Ministerio. Ello se traduce en **líneas de subvenciones dirigidas a fomentar la formación y la investigación, tanto de personal del Ministerio como de determinados colectivos de especial interés**. También se articulan líneas dirigidas a facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El fomento de la formación y de la investigación en el ámbito de competencias específicas del Departamento se traduce en las líneas de subvenciones destinadas a becas, que posibilitan acceder a una formación especializada, permitiendo acceder bien a Universidades de reconocido prestigio a nivel internacional o bien a una formación que no siempre puede satisfacerse en los Centros Universitarios. De entre las primeras pueden destacarse las **becas Fulbright** que se conceden en el Ministerio, en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, y de entre las segundas las **becas de formación del Instituto Geográfico Nacional (IGN) y del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)**.

En el caso del IGN, las subvenciones se orientan hacia el desarrollo de **servicios de valor añadido** y de **nuevos sistemas y aplicaciones en materia de información geográfica**, especialmente para el aprovechamiento en el ámbito de las Administraciones Públicas, así como a la **conservación y actualización de los fondos bibliográficos y del archivo de información jurídica georreferenciada**, facilitando su acceso al público.

Asimismo, se impulsa el desarrollo de **investigaciones de colaboración científica** en materia de **Tecnologías de Información Geográfica** y se destinan, en particular, recursos para promover la **formación especializada de jóvenes licenciados** que pretenden encaminar su futuro hacia las áreas de trabajo en las que el Ministerio es competente.

Por su parte, el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) prevé la convocatoria, por primera vez para 2021, del Premio Nacional de Ciencias Geográficas, destinado a apoyar la difusión de este sector en la sociedad, mediante el reconocimiento de la excelencia.

En el ámbito de la formación en aquellos sectores profesionales especialmente relacionados con las competencias y actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana debe resaltarse de manera especial el Programa para la **formación de profesionales en la metodología BIM (Building Information Modeling)**.

La metodología BIM permite un mejor conocimiento y comunicación de los riesgos del proyecto, sus objetivos y sus opciones antes de llevarlo a cabo. En particular, optimiza las tareas de diseño con herramientas especializadas que incluyen controles paramétricos, admiten estándares de ingeniería y ofrecen reglas de validación de diseño. Con todo ello se consigue una mejor evaluación de la capacidad de construcción e identificación de los conflictos de diseño, antes de comenzar la construcción, y utilidades para la gestión durante todo el ciclo de vida del proyecto, incluido su mantenimiento posterior.

El “Manual para la introducción de BIM por el Sector Público Europeo” señala que una adopción amplia de BIM generará un ahorro de entre el 15% y el 25% en el mercado mundial de las infraestructuras hasta 2025.

Por tanto, incorporar la metodología BIM en la construcción redundará en una mayor productividad del sector de la construcción, en una reducción de los costes de las infraestructuras a lo largo de todo su ciclo de vida, en una mejora de la calidad de los proyectos y las obras y en un aumento de la transparencia en la información.

Las referencias a la metodología BIM incluidas en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y la aprobación del Real Decreto 1515/2018, de 28 de diciembre, por el que se crea la Comisión Interministerial para la incorporación de la metodología BIM en la contratación pública hacen necesario impulsar actuaciones formativas dentro y fuera de la Administración Pública, para conseguir una implantación efectiva en un plazo razonable. Así, se han habilitado subvenciones destinadas a fomentar, a través de los Colegios Profesionales y de los Consejos Generales de Colegios Profesionales, la formación en metodología BIM.

Otras líneas de subvención dirigidas a la formación de sectores profesionales relacionados con el ámbito de los transportes, son:

- ✓ **Ayudas a la formación de los profesionales del sector de transportes por carretera.** Convocadas en régimen de concurrencia competitiva, tienen por objeto impulsar la formación de los profesionales del transporte por carretera, promoviendo la realización de cursos especializados en la materia. Estos cursos de formación son realizados por entidades públicas o privadas. Los beneficiarios de estas ayudas son, con carácter general, las Asociaciones Profesionales de Transportistas o de Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte y Asociaciones Profesionales de Trabajadores. La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 incluyó 3,84 M€ para estas ayudas de formación del sector, importes que se prevé mantener en los próximos ejercicios y que posibilitarán la realización de unas 1.000 acciones formativas.
- ✓ En el sector del transporte marítimo, hay que destacar la **subvención que se otorga a ANAVE para compensar los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas, y a los alumnos de las escuelas náuticas** que, para conseguir la titulación profesional de la marina mercante y ejercer a bordo de buques de bandera española, requieren completar ciertos periodos mínimos de embarque en buques mercantes. La ayuda está destinada a compensar el sobrecoste en que incurren los navieros españoles, derivado de la formación y manutención de estos alumnos. Es de destacar que esta subvención está incluida como una de las medidas del Plan de Acción 2017-2020 de la Estrategia de la Juventud 2020.

De igual forma, y como complemento a las líneas de atención a los trabajadores del Departamento dirigidas a la formación, se pretende velar para que los trabajadores desarrollen su trabajo en óptimas condiciones, facilitando la conciliación de la vida laboral y familiar mediante **el apoyo a la Asociación de Padres del Centro de Educación Infantil del Ministerio**. Además, se fomenta la participación en actividades y eventos culturales, a través de la **Asociación Aula Cultural de Fomento**.

Por último, y dado que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana también tiene atribuido el impulso y dirección de los servicios estatales relativos a **astronomía, geodesia, geofísica y cartografía** se recogen subvenciones nominativas destinadas a entidades relacionadas con las actividades de dicho ámbito científico.

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

1. Antecedentes:

Building Information Modelling (BIM) es una metodología de trabajo colaborativa basada en la **digitalización** y en la **colaboración** entre agentes a lo largo de todo el ciclo de vida de una edificación o infraestructura, que busca una **mayor eficiencia** en la inversión pública, lo que supone la **reducción de riesgos e incertidumbres y el incremento de la calidad**. Son éstos los elementos clave que han hecho que esta metodología esté cada vez más presente en todo el mundo y especialmente en los países de nuestro entorno.

BIM se apoya sobre cuatro pilares:

- Digitalización
- Información
- Colaboración
- Estandarización

Así, por primera vez, en la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero, se pide a los Estados Miembros que consideren el uso de esta tecnología para modernizar y mejorar los procesos de contratación pública, lo que marcó un hito para la Unión y sus Estados miembros. La adopción de BIM no sólo reduciría el coste de los proyectos de construcción financiados con fondos públicos en el país, sino que aumentaría sustancialmente la competitividad global de la industria de la UE en la obtención de contratos internacionales de construcción.

Este creciente interés en el ámbito de la UE se hizo patente en la convocatoria de propuestas por parte de la Comisión Europea para el apoyo de una red común europea, con el objetivo de alinear el uso del BIM en la obra pública.

La adopción de BIM no es un mero cambio de herramienta, sino que comporta un cambio más profundo, con incidencia en todo el proceso constructivo, la forma de abordarlo y la interrelación entre todos los agentes implicados.

En definitiva, BIM es un compromiso con la calidad y la reducción de incertidumbres en proyectos que suponen una fuerte inversión pública.

En julio de 2015, tras la aprobación de la Directiva citada y a la espera de la trasposición de la misma, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), como principal Departamento ministerial con competencias inversoras en construcción, impulsó la creación de un foro abierto tanto al sector público como privado (llamado "Comisión BIM"), para que se comenzara a trabajar con el objetivo de difundir la metodología y el uso de la misma que se estaba haciendo, ya en esos momentos, en otros países y elaborar un plan de acción y documentación que permitiera un acercamiento paulatino y seguro al momento en que se exigiera el uso de BIM.

La trasposición de la Directiva se produjo a través de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. En el texto de la Ley se incluyó una referencia al "uso de herramientas electrónicas específicas, tales como herramientas de modelado digital de la información de la construcción (BIM) o herramientas similares". Teniendo como objetivo prioritario la elaboración de un Plan para la Incorporación de la Metodología BIM en la contratación pública de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculadas, se ha creado una Comisión Interministerial al efecto, mediante el Real Decreto 1515/2018, de 28 de diciembre. Junto con la labor de poner en marcha el mencionado Plan, entre las funciones atribuidas a la citada Comisión Interministerial, el artículo 4.3

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

establece la realización de acciones de información y formación del personal encargado de poner en marcha el Plan de Incorporación de la Metodología BIM en la contratación pública en la Administración General del Estado, así como de la promoción del uso de BIM en el ámbito profesional y docente de la construcción.

De igual forma, en el artículo 6 del mencionado Real Decreto se contempla la posibilidad de que la Comisión Interministerial pueda contar, en el desarrollo de sus funciones, con la colaboración de “*expertos, interlocutores sociales, entidades y organizaciones públicas y privadas*”, entre los cuales se encuentran los colegios profesionales y sus asociados. Esta colaboración se puede producir en la propia Comisión, o a través del Comité Técnico y sus Grupos de Trabajo previstos en el artículo 5 del citado Real Decreto.

Adicionalmente, el interés público derivado de la implantación de la metodología BIM en la contratación pública radica principalmente en que permite tener un mejor control de los costes que se van produciendo, lo que repercutirá, tal y como se recoge en la exposición de motivos del Real Decreto 1515/2018, de 28 de diciembre, en un ahorro de los mismos, resultado que se obtiene al contemplar todo el ciclo de vida de los proyectos de construcción y supondrá un notable incremento de la eficiencia de la inversión pública y de la contratación pública. Por ello, cuanto antes se articulen todos los mecanismos para la implantación de BIM, incluida la formación de quienes deben concurrir a las licitaciones públicas, mayor serán los ahorros de costes y la mejora de resultados.

En línea con estas actuaciones, en 2018 el Ministerio concedió sendas subvenciones nominativas por valor de 125.000 euros y 90.000 euros respectivamente al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y al Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España.

A la vista del éxito alcanzado en la formación realizada en el año 2018 y de las peticiones recibidas de otros colegios profesionales, para 2019 se consideró conveniente continuar con dichas subvenciones y ampliar el ámbito de sus destinatarios al resto de colegios profesionales del sector más directamente afectados por la implantación de la metodología BIM.

De este modo, de las dos subvenciones nominativas concedidas en el año 2018, en 2019 se pasó a un total de seis subvenciones (de 80.000 € cada una) en virtud de lo establecido en el Real Decreto 472/2019, de 2 de agosto, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a diversos colegios profesionales y consejos generales de colegios profesionales para la formación en la metodología BIM durante el ejercicio presupuestario 2019. Dichas subvenciones estaban destinadas a:

- El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos,
- El Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España,
- El Consejo General de Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales,
- El Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas,
- El Consejo General de la Arquitectura Técnica de España
- Y el Consejo General de Graduados en Ingeniería Rama Industrial e Ingenieros Técnicos Industriales de España.

Durante el año 2020 no se concedieron subvenciones, pero se trabajó en la modificación del procedimiento de concesión, con el fin de establecer un régimen de concurrencia competitiva. Así, mediante la Orden TMA/94/2021, de 22 de enero, se han establecido las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas para la formación en la metodología BIM aplicable a la contratación pública (BOE de 6 de febrero).

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

En 2021, y conforme con las bases reguladoras y con los créditos previstos en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, está prevista la convocatoria de estas subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Los sectores o áreas de competencia a que se dirige la ayuda sería la conformada por los profesionales en edificación e infraestructuras.

A este respecto, conviene citar algunos extractos de la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero, y la reciente Ley española de Contratos que impulsan la utilización del BIM:

La Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero, sobre contratación pública, establece que *«La contratación pública desempeña un papel clave en la Estrategia Europea 2020, establecida en la Comunicación de la Comisión de 3 de marzo de 2010 titulada “Europa 2020, una estrategia para un crecimiento inteligente sostenible e integrador” (Estrategia Europea 2020), como uno de los instrumentos basados en el mercado que deben utilizarse para conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, garantizando al mismo tiempo un uso más eficiente de los fondos públicos.»*

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, transpone la citada Directiva y el apartado 6 de la Disposición adicional decimoquinta establece: *“Para contratos públicos de obras, de concesión de obras, de servicios y concursos de proyectos y en contratos mixtos que combinen elementos de los mismos, los órganos de contratación podrán exigir el uso de herramientas electrónicas específicas, tales como herramientas de modelado digital de la información de la construcción (BIM) o herramientas similares. En esos casos, ofrecerán medios de acceso alternativos según lo dispuesto en el apartado 7 de la presente Disposición adicional hasta el momento en que dichas herramientas estén generalmente disponibles para los operadores económicos.”*

En consecuencia, el Ministerio trabajará por la implantación efectiva de la metodología BIM en la contratación pública. Muestra de ello es la aprobación del Real Decreto 1515/2018, de 28 de diciembre, por el que se crea la Comisión Interministerial para la incorporación de la metodología BIM en la contratación pública.

De acuerdo con este proceso resulta necesario que los diferentes agentes relacionados con la contratación pública estén preparados para el momento en que la metodología BIM se incorpore como requisito necesario en la contratación pública. Así, dada la importancia que ésta tiene en el ámbito de la ingeniería civil y la obra pública desarrollada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se pretende fomentar la formación de los profesionales del sector en la citada metodología para que puedan concurrir a las licitaciones públicas con la preparación necesaria y práctica en esta materia, siendo los Colegios Profesionales de ámbito nacional y los Consejos Generales de Colegios profesionales los organismos que mejor pueden lograr este objetivo a través de su estructura e implantación en todo el territorio nacional.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
					X	X					

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

Contribuir a la formación y al perfeccionamiento técnico-profesional de los profesionales que redactan los proyectos y directores de obras de edificación e infraestructuras en el uso de las herramientas que permiten la reducción de riesgos e incertidumbres y, como consecuencia, la reducción de costes.

4. Plazo necesario para su consecución:

La línea de ayuda se inició en 2018 y concluyó en la fecha que fijaron los Convenios que desarrollaban las condiciones de la formación.

En 2019, el plazo para su consecución se fijó en tres meses desde la concesión de la subvención, como determina el Real Decreto 472/2019, de 2 de agosto, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a diversos colegios profesionales y consejos generales de colegios profesionales para la formación en la metodología BIM durante el ejercicio presupuestario 2019.

En 2021, las bases reguladoras de las subvenciones establecen un plazo de cinco meses para el desarrollo de las actividades formativas objeto de la subvención. Por causas justificadas el plazo podrá prorrogarse en dos meses.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018 fue de 215.000 €. Este importe se repartió en dos subvenciones nominativas por las siguientes cuantías: al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 125.000 € y al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, 90.000 €.

En 2019, se amplió esta línea de subvenciones para conceder un total de seis subvenciones por importe de 80.000 € a cada una a los Colegios Profesionales ya señalados, con un coste total de 480.000 €.

En 2020, no se concedieron subvenciones ante la falta de unas bases reguladoras para poder realizar una convocatoria de concurrencia competitiva.

En 2021, una vez aprobada la Orden TMA/94/2021, de 22 de enero, está previsto celebrar un procedimiento de concurrencia competitiva mediante el cual se concedan subvenciones a los Colegios profesionales y Consejos Generales de colegios Profesionales para la formación en la metodología BIM, por un importe total de 215.000 €.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con cargo al Programa presupuestario 451N del Presupuesto de Gastos del Ministerio. El importe máximo unitario de cada una de las subvenciones no podrá ser superior a 50.000 euros.

Por otra parte, la Orden de bases reguladoras establece que las subvenciones irán destinadas a cofinanciar la formación en la metodología BIM aplicada a la contratación pública. Por tanto, a partir de 2021 se exigirá que el solicitante aporte cofinanciación de al menos el 20% del coste total del proyecto formativo presentado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.01.451N.481.

*Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM***7. Plan de acción:**

La presente línea está destinada a subvencionar la realización de cursos de formación en BIM.

Los cursos estarán dirigidos al uso de estas herramientas entre los profesionales redactores de proyectos y directores de obras de edificación e infraestructuras. Para que esa formación sea similar cuantitativa y cualitativamente para todos los profesionales, se considera idóneo que la misma sea desarrollada por los respectivos Colegios Profesionales como organismos idóneos para garantizar su coordinación y extensión a todo el territorio nacional, y a todos los profesionales del sector.

Todos ellos tienen la consideración de Corporaciones de Derecho Público conforme a lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre Colegios Profesionales, configurándose como organizaciones profesionales constituidas al amparo del artículo 52 de la Constitución española y que tienen, entre sus funciones, la promoción de servicios que sean de interés para los profesionales de su rama de colegiados en España y que contribuyan a mejorar la calidad de sus trabajos profesionales y su competitividad en todos los ámbitos de su actividad, incluida su formación.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se medirá el cumplimiento de los siguientes indicadores:

- Número de cursos impartidos y el sector al que se dirigen.
- Número de alumnos matriculados y grupo profesional al que pertenecen.
- Importe total y medio de los cursos ofertados.

La evaluación de los cursos impartidos se realizará a través de:

- Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional.
- Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal.
- Se realizarán encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado.
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas.
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes.

Los resultados obtenidos de las subvenciones concedidas en **2018** ofrecen las siguientes cifras:

- Subvención al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP):
 - Nº de cursos impartidos: 11
 - Nº de alumnos matriculados y grupo profesional: 470 (84,3% colegiados y 15,7% otros)
 - Importe total y medio de los cursos ofertados: 189.270,96 € total, 17.206,46 € gasto medio
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 102 (21,7% del total)
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 0 de un total de 5 profesores
- Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre total y porcentaje de participantes mujeres en los cursos sobre total: colegiadas 16,1% y participantes mujeres en cursos 21,7%.
- Subvención al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE):
 - Nº de cursos impartidos: 18 (sobre un total de 22 acciones formativas)
 - Nº de alumnos matriculados y grupo profesional: 3.152
 - Importe total y medio de las acciones formativas ofertadas: 90.862,06 € total, 4.130,09 € gasto medio
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 1.214 (38,5%)
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 30 % (30 de un total de 100 profesores)

En relación con los resultados obtenidos en **2019**, fueron los siguientes:

- Subvención al CICCyP:
 - Nº de cursos impartidos: 7 cursos (6 presenciales y 1 on line)
 - Nº de alumnos matriculados: 236 alumnos
 - Importe total y medio de los cursos ofertados: el gasto total de las actividades realizadas fue de 114.812,36 €, correspondiendo un 16,7% a los honorarios de la formación, un 39,9% a la dirección, gestión y coordinación, un 18,1% a difusión y publicidad y un 25,3% a los gastos de material, aulas, desplazamientos y otros. La realización de las actividades fue objeto de cofinanciación mediante cuotas de inscripción.
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 25,4% de alumnas (60 alumnas)
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 0% sobre un total de 2 profesores
 - Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre total: 16,1% de colegiadas sobre el total de colegiados

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

- Subvención al CSCAE:
 - Nº de cursos impartidos: 25 acciones formativas
 - Nº de alumnos matriculados: 2.637 alumnos
 - Importe total y medio de los cursos ofertados: el gasto total de las actividades realizadas fue de 80.229,91 €, correspondiendo un 64,4% a los honorarios de la formación, un 18,8% a la dirección y coordinación académica y un 16,8% a los gastos de gestión y material
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 1.044 alumnas, 39,6% del total
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 15 de un total de 70 profesores, un 21,4
 - Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre: 31%

- Subvención al Consejo General de Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales (CGCOII):
 - Nº de cursos impartidos: 51 cursos presenciales repartidos en 79 jornadas (total de 359 horas de formación) y 2 cursos on line
 - Nº de alumnos matriculados: 904 alumnos en la formación presencial y 592 en la formación on line
 - Importe total y medio de los cursos ofertados: el gasto total de las actividades realizadas fue de 91.855,44 €, correspondiendo un 37,45% a los honorarios de la formación presencial, un 24,63% a los honorarios de la formación on line, un 20,14% a los gastos de dietas, aulas, material, comunicación, etc. y un 17,78% a los gastos de gestión.
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: en la formación presencial 219 alumnas (24,2% del total) y en la formación on line 84 alumnas (13% del total)
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: El 17,64% de los docentes han sido mujeres (14 hombres, 3 mujeres)
 - Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre total y porcentaje de participantes mujeres en los cursos sobre total: Sin datos

- Subvención al Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (CITOP):
 - Nº de cursos impartidos: 29 acciones formativas
 - Nº de alumnos matriculados: 1.773 alumnos

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

- Importe total y medio de los cursos ofertados: el gasto total de las actividades realizadas fue de 83.314 €, correspondiendo un 18,77% a la dirección del proyecto, un 32,53% al material entregable, un 18,79% a la impartición de la formación y 29,91% a los gastos de gestión.
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: si
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: si
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: si
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 29,7% (526 mujeres de 1.773 alumnos en total)
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 19,7% (14 mujeres de 71 docentes en total)
 - Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre total y porcentaje de participantes mujeres en los cursos sobre total: 20,1% de mujeres colegiadas (2.978 de 14.838) y 29,12% de mujeres participantes (540 de 1.854)
- Subvención al Consejo General de la Arquitectura Técnica de España (CGAT):
 - Nº de cursos impartidos: 10 acciones formativas on line y 30 jornadas presenciales
 - Nº de alumnos matriculados: En la formación on line participaron 1.625 alumnos en al menos una de las acciones formativas. Sumando todos los participantes en todos los cursos/talleres, el total de participantes asciende a 3.645 y alumnos participantes en jornadas presenciales: 446
 - Importe total y medio de los cursos/actividades realizadas: : el gasto total fue de 80.658,99€, correspondiendo un 14,89% a los cursos on line, un 33,22% al coste de las jornadas y charlas presenciales, un 37,17% a la elaboración de la Guía BIMAT y un 14,75% a los gastos de coordinación de actividades.
 - Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
 - Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
 - Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: En las actividades on line participaron 439 mujeres (27%) y 1.186 hombres (73%). En las jornadas presenciales participaron 123 mujeres (37%) y 323 hombres (63%).
 - Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 3 de un total de 12 profesores (25%)
 - Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre total y porcentaje de participantes mujeres en los cursos sobre total: Sin datos
 - Subvención al Consejo General de Graduados en Ingeniería Rama Industrial e Ingenieros Técnicos Industriales de España (COGITI):
 - Nº de cursos impartidos: 10 acciones formativas de 8 horas de duración cada una (comprenden 4 módulos de 2 horas de duración cada uno)

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

- Nº de alumnos matriculados y grupo profesional: 991 alumnos, todos ingenieros técnicos industriales colegiados
- Importe total y medio de los cursos ofertados: importe total de 79.455,33 € lo cual representa un coste medio de 80,17€ por alumno (991 alumnos).
- Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
- Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal: Sí
- Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 145 alumnas (15% del total)
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: una mujer de un total de cuatro (25% del total)
- Relación entre porcentaje de colegiadas mujeres sobre total y porcentaje de participantes mujeres en los cursos sobre total: Sin datos

No hay datos de **2020** dado que no se concedieron subvenciones:

A partir de 2021, la Orden de bases reguladoras establece los siguientes indicadores de seguimiento que deberán incorporarse a las memorias justificativas. Dichos indicadores y los valores esperados en los mismos son los siguientes:

- Número de subvenciones concedidas: 4-5
- Número de cursos impartidos: 120 cursos y/o jornadas
- Número de alumnos matriculados y colectivo profesional: 7.000 profesionales
- Importe total y medio de los cursos ofertados: (215.000 € aportación PGE + 20% cofinanciación aportada por los beneficiarios) = 268.750 €.
- Siendo el coste medio estimado por cursos/jornada de $268.750/120 = 2.239,58$ €
- Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del alumnado, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional: Sí
- Encuestas de opinión al finalizar cada uno de los cursos, al objeto de evaluar el nivel de conocimientos adquiridos y la calidad tanto de los cursos como del profesorado: Sí
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como alumnas: 30% aprox.
- Porcentaje de mujeres participantes en las actividades formativas como docentes: 20% aprox.
- Relación entre el porcentaje de mujeres colegiadas sobre total de colegiado, y el porcentaje de mujeres alumnas de las actividades formativas sobre total de alumnos de dichas actividades: 20-25%.

9. Procedimiento de concesión:

En 2018 se suscribieron sendos Convenios, uno con el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y otro con el Consejo Superior de Arquitectos de España. En los Convenios se definirán los cursos que se impartirán durante el periodo de vigencia, así como las líneas generales del temario y los medios que hayan de aportarse por los destinatarios de la subvención.

Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM

La aportación de capital por parte del Ministerio se realizó a través de dos subvenciones nominativas a las Corporaciones citadas.

En 2019 los beneficiarios, determinados bajo el artículo 4 del Real Decreto 472/2019, de 2 de agosto, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a diversos colegios profesionales y consejos generales de colegios profesionales para la formación en la metodología BIM durante el ejercicio presupuestario 2019, fueron:

- El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
- El Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España
- El Consejo General de Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales
- El Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
- El Consejo General de la Arquitectura Técnica de España
- Y el Consejo General de Graduados en Ingeniería Rama Industrial e Ingenieros Técnicos Industriales de España

La concesión se sujetó asimismo al procedimiento establecido en dicho Real Decreto.

A partir de 2021, el procedimiento de concesión será el previsto en la Orden TMA/94/2021, de 22 de enero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas para la formación en la metodología BIM aplicada a la contratación pública. En virtud de dicha Orden, se realizará una convocatoria de subvenciones mediante el procedimiento de concurrencia competitiva.

Según se recoge en el artículo 9 de la citada Orden, los criterios de valoración y ponderación de las solicitudes serán los siguientes:

- 1º Interés e idoneidad de los proyectos propuestos: Se valorará con un máximo de 50 puntos, evaluando, entre otros, los siguientes contenidos: Plan de Ejecución BIM, definición de usos BIM, entregables, uso de formatos abiertos, estándares, uso de sistemas de clasificación, requisitos de colaboración o el uso de control de calidad, así como la impartición de clases prácticas sobre los mismos.
- 2º Profesorado: Se valorará con un máximo de 20 puntos, evaluando la formación en metodología BIM y se puntuará especialmente la experiencia práctica acreditada como responsable BIM.
- 3º Número de horas lectivas por alumno: Se valorará con un máximo de 30 puntos. Cuando existan distintas actividades formativas, la valoración se hará a partir de la media de horas lectivas por alumno de cada una de ellas.

En la correspondiente convocatoria se determinará la forma de acreditar los aspectos objeto de valoración expuestos en el apartado anterior, con arreglo a criterios de objetividad, rigor, proporcionalidad, adecuación a los objetivos, motivación, publicidad y transparencia, en coherencia con los fines perseguidos.

Cada una de las solicitudes deberá obtener una puntuación mínima del 50% en cada uno de los criterios de valoración para que pueda ser tenida en cuenta e incorporada al orden de prelación que se elabore

Formación del sector del transporte por carretera

1. Antecedentes:

En el Plan Estratégico de Subvenciones 2014-2017 se otorgaron las siguientes ayudas para la formación del sector:

Año	Expedientes	Acciones Formativas	Cursos	Horas	Alumnos	Cuantía (€)
2.014	49	340	1.141	27.082	17.510	3.784.900
2.015	46	299	1.148	24.939	17.263	3.840.050
2.016	45	301	1.080	24.903	16.173	3.841.850
2.017	42	236	979	24.528	14.745	3.841.960

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte terrestre. La ayuda se dirige al sector del transporte por carretera.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X		X						

Dada la escasa dimensión de la mayor parte de las empresas, o la práctica inexistencia de titulaciones específicas para el sector en la formación reglada, el nivel de formación del personal de las empresas del sector del transporte por carretera está por debajo de la media en otros sectores. Los profundos cambios que se están produciendo en las empresas y en el transporte obligan a incrementar sustancialmente el nivel de formación de las personas que trabajan en este sector, contribuyéndose a este fin con fondos públicos. Con estas ayudas se pretende impulsar la realización de un mínimo de 1.000 cursos o seminarios anualmente.

4. Plazo necesario para su consecución:

El plazo de estas subvenciones debe ser indefinido, debido a la situación de la que se parte, ya que la mayor parte de las empresas carecen de dimensión suficiente para resolver por sí mismas las necesidades de formación de su personal.

5. Costes previsibles para su realización:

Teniendo en cuenta los costes medios de los cursos subvencionados en años anteriores, en 2018 el PGE asignó una cuantía de 3.842.000€ con este fin, de la cual se ejecutaron 3.829.383,55€. En el ejercicio 2019 mantuvo la asignación en la misma cantidad de 3.842.000€, de los que se ejecutaron 3.833.420,47€. Para el ejercicio 2020 se mantuvo nuevamente la asignación de 3.842.000€ y se han ejecutado 3.775.994,48 €.

Formación del sector del transporte por carretera

Para el ejercicio 2021 se prevé mantener una vez más la asignación de 3.842.000€.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.39.453M.781.

7. Plan de acción:

Estas ayudas están reguladas mediante la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, («BOE» de 11 de diciembre), modificada por Orden FOM/2423/2013, de 18 de diciembre («BOE» de 26 de diciembre) y por Orden FOM/64/2017, de 30 de enero (B.O.E. de 2 de febrero) por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El correcto desempeño de los beneficiarios de estas ayudas se evalúa analizando la situación de los siguientes parámetros:

2018

Indicador	Objetivo previsto 2018	Ejecución 2018
Nº de cursos concedidos	980	977
Nº de cursos impartidos realmente	980	946
Alumnos beneficiarios previstos en el otorgamiento	14.500	14.188
Alumnos beneficiarios reales	14.500	13.730
Horas a impartir previstas en el otorgamiento	25.000	25.171
Horas impartidas reales	25.000	24.577
Control de justificación de los cursos	980	977
Nº de inspecciones externas	130	131

2019

Indicador	Objetivo previsto 2019	Ejecución 2019 (*)
Nº de cursos concedidos	1.000	981
Nº de cursos impartidos realmente	1.000	935
Alumnos beneficiarios previstos en el otorgamiento	14.500	14.504
Alumnos beneficiarios reales	14.500	13.614
Horas a impartir previstas en el otorgamiento	25.000	23.280
Horas impartidas reales	25.000	22.875
Control de justificación de los cursos	1.000	981
Nº de inspecciones externas	130	170

(*) Debe tenerse en cuenta que los datos disponibles de 2019 aún son provisionales, ya que el cumplimiento y liquidación de las ayudas por parte de los beneficiarios tiene carácter plurianual, disponiendo de plazo para justificar la subvención hasta el 31 de marzo de 2021 debido a las prórrogas concedidas por aplicación de las prerrogativas extraordinarias acordadas en los sucesivos Estados de Alarma declarados con motivo del COVID-19..

Formación del sector del transporte por carretera

2020

Indicador	Objetivo previsto 2020	Ejecución 2020 (*)	Objetivo previsto 2021
Nº de cursos concedidos	985	960	985
Nº de cursos impartidos realmente	985	224	985
Alumnos beneficiarios previstos en el otorgamiento	14.500	13.899	14.500
Alumnos beneficiarios reales	14.500	3.402	14.500
Horas a impartir previstas en el otorgamiento	25.000	23.487	25.000
Horas impartidas reales	25.000	6.317	25.000
Control de justificación de los cursos	985	960	985
Nº de inspecciones externas	130	42	130

(*) Debe tenerse en cuenta que los datos disponibles de 2020 aún son provisionales, ya que el cumplimiento 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.

En general, el grado de cumplimiento de las condiciones de otorgamiento de estas ayudas se considera satisfactorio.

9. Procedimiento de concesión:

Régimen de concurrencia competitiva.

A ANAVE por los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas.

1. Antecedentes:

Los profesionales de la Marina Mercante además de superar sus estudios universitarios, y de acuerdo con la legislación nacional e internacional de la que España es signataria, han de realizar una serie de cursos complementarios de formación, así como completar un número determinado de días de navegación. Sin esta formación no pueden acceder a la carrera profesional. Así, la formación de los alumnos en prácticas de puente, máquinas y radioelectrónica para la obtención de las titulaciones profesionales de piloto de segunda, oficial de máquinas de segunda y oficial radioelectrónico de segunda de la marina mercante, requiere que éstos perfeccionen una serie de períodos de embarque a bordo de buques, de conformidad con el Real Decreto 80/2014, de 7 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante y la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la marina mercante.

Tradicionalmente estos embarques se han llevado a cabo a bordo de los buques mercantes de bandera española, cuyos armadores se encuentran asociados de forma mayoritaria a la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Estos navieros soportan de forma voluntaria todo el gasto de formación de los nuevos profesionales de la marina mercante, lo que incluye gratificación por servicios a bordo, gastos de manutención y gastos de desplazamiento al embarque y desembarque. Por ello, desde la Dirección General de la Marina Mercante se entiende que, dada la situación económica general, y en particular la que rodea al sector del transporte marítimo, los armadores españoles asociados a ANAVE podrían, sin esta subvención, prescindir de embarcar alumnos, dificultando la salida de nuevos profesionales españoles a un mercado estratégico, como es el del transporte marítimo.

Esta es la razón por la que la Dirección General de la Marina Mercante viene subvencionando (a través de la formalización de un Convenio), parte de esos gastos de formación en que incurren los armadores españoles asociados a ANAVE, siempre que justifiquen debidamente que han embarcado alumnos en prácticas.

Se incluye en la siguiente tabla el importe consignado en los PGE en el periodo del PES 2014-2020:

Descripción	PGE 2020	PGE 2019	PGE 2018	PGE-2017	PGE-2016	PGE-2015	PGE-2014
Subvención a ANAVE	185,00	185,00	185,00	80,00	80,00	80,00	80,00

Importes en miles de euros

Estas subvenciones están muy bien consideradas en el sector marítimo, tanto universitario como entre los armadores, ya que posibilitan el acceso a las profesiones marítimas; sin embargo, a pesar de su existencia, los alumnos siguen encontrando dificultades para cumplir los períodos de embarque exigidos.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia es la ordenación general del transporte marítimo.

Se dirige al sector de los navieros españoles.

A ANAVE por los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas.
3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X		X		X	X			

- Compensar el sobrecoste del embarque de los alumnos de marina civil que necesitan dichos embarques para completar sus estudios.
- Registro y control del personal marítimo civil y de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles; determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las tripulaciones de los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

4. Plazo necesario para su consecución:

El embarque de alumnos se desarrolla durante todo el año, por lo que no existe un plazo determinado para su consecución.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018, fue de 185.000 euros, ejecutándose en su totalidad. El importe presupuestado para el ejercicio 2019, fue de 185.000 euros, ejecutándose en su totalidad. El importe presupuestado para el ejercicio 2020, fue de 185.000 euros, ejecutándose en su totalidad. La previsión para el ejercicio presupuestario 2021 es de 300.000€.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.32.454M.483.

7. Plan de acción:

No aplicable.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Gasto medio por alumno.
- Número de alumnos embarcados bajo el convenio cada año.
- Distribución de mujeres y hombres embarcados cada año.

Los datos de seguimiento del ejercicio 2018 son:

GASTO MEDIO POR ALUMNO	602,61 €
NÚMERO DE ALUMNOS EMBARCADOS	307
DISTRIBUCIÓN MUJERES/HOMBRES	46 (15%) / 261 (85%)

A ANAVE por los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas.

Los datos de seguimiento del ejercicio 2019 son:

GASTO MEDIO POR ALUMNO	572,75 €
NÚMERO DE ALUMNOS EMBARCADOS	323
DISTRIBUCIÓN MUJERES/HOMBRES	54 (17%) / 269 (83%)

Los datos de seguimiento del ejercicio 2020 son:

GASTO MEDIO POR ALUMNO	692,88 €
NÚMERO DE ALUMNOS EMBARCADOS	267
DISTRIBUCIÓN MUJERES/HOMBRES	43 (16%) / 224 (84%)

9. Procedimiento de concesión:

Se trata de una subvención directa excepcional de las previstas en el párrafo c) del apartado 2 del artículo 22 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Se concede mediante transferencia nominativa corriente, a todos los aspirantes que lo solicitan y reúnen los requisitos académicos. La duración media del embarque ronda los cuatro meses y medio..

Asociación Aula cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

1. Antecedentes:

La “Asociación Aula Cultural de Fomento”, continuadora de la “Asociación Recreativo Cultural”, desde su creación en 1965, ha venido dando difusión y aglutinando intereses comunes relacionados con el presente y pasado del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), con independencia de vínculos políticos, ideológicos o de intereses económicos como recogen sus Estatutos. Resulta de interés mantener esta subvención en tanto se facilita la celebración de actividades que dan difusión a ámbitos relacionados con el Departamento desde una perspectiva cultural.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La asociación tiene como fin reunir en actividades y eventos culturales a personas cuyo interés por la cultura comprende los temas y las tareas que caracterizan tradicionalmente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X							

Las actividades objeto de subvención serán aquellas propias para el cumplimiento de sus fines:

- Aulas: Conferencias, coloquios, mesas redondas, lecturas, proyecciones de imágenes y cinematografías, talleres, edición de documentación... acerca de temas culturales, así como de asuntos técnicos, administrativos e históricos relacionados con el presente y el pasado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Visitas colectivas guiadas, excursiones colectivas y otros cuyo interés sea cultural o relacionado con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención se concede con carácter anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado ascendió, para el ejercicio 2018, a la cantidad de 6.940 € ejecutándose 6.940 €. El importe asignado ascendió, para el ejercicio 2019, a la cantidad de 6.940 €, ejecutándose en su totalidad. El importe asignado ascendió, para el ejercicio 2020, a la cantidad de 6.940 €, ejecutándose en su totalidad. No obstante, al reducirse las actividades con motivo de la pandemia y de acuerdo con la documentación justificativa entregada en el mes de febrero de 2021, se ha justificado un gasto de 4.265,10 euros. Por consiguiente, se ha solicitado el reintegro de la diferencia habiéndose recibido en el mes de marzo. El importe presupuestado para 2021 asciende a 6.940 €.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado, si bien, será compatible con cualesquiera otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma

Asociación Aula cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

finalidad, procedentes de cualesquiera Administración, ente público o privado, nacional, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

En 2020, al no aprobarse Ley de Presupuestos Generales del Estado, se concedió de manera directa a través del Real Decreto 1019/2020, de 17 de noviembre (BOE de 1 de diciembre), al igual que sucedió en 2019.. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.01.451N.482.

7. Plan de acción:

Dado que es una subvención nominativa se considera que la Resolución Ministerial de concesión es la base reguladora de la misma. No obstante, se está tramitando un convenio de colaboración entre el Departamento y la Asociación que canaliza y regula las condiciones de concesión.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Ejercicio 2018

- Número de actividades celebradas en cada ejercicio: 37 actividades celebradas (de 50 programadas)
- Importe total de dichas actividades: 6.940€
- Importe medio de las mismas:186,48€ (de 200 estimados)
- Número medio de participantes en cada actividad. 40 participantes (de 45 estimados)

Ejercicio 2019 y 2020

- Número de actividades celebradas en cada ejercicio: En 2019, 36 celebradas (de 50 programadas). En 2020, planificadas 45 (realizadas 16 y desarrolladas en el primer trimestre del año con motivo de la pandemia).
- Importe total de dichas actividades: 6.940 € en 2019. Planificado para 2020, 6.940 €, importe total de las actividades : 4.265,10 € en 2020.
- Importe medio de las mismas: En 2019: 191 € (de 218 € estimado). En 2020: 191 € (de 218 € estimado)
- Número medio de participantes en cada actividad. En 2019, 45 participantes planificados y realizados. Para 2020: planificados 40 participantes planificados y 45 asistentes.

Ejercicio 2021

- Número de actividades programadas: 50, estimándose 45 asistentes a cada una de ellas.
- Importe total de dichas actividades: Planificado para 2021: 6.940 €.
- Importe medio estimado de las mismas en 2021: 266 €.

9. Procedimiento de concesión:

Con carácter general, se prevé como una subvención directa nominativa en los Presupuestos Generales del Estado y la concesión se realiza mediante Resolución del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Los pagos se realizan de forma trimestral.

No obstante, lo anterior, en 2019 y 2020, por no haber sido aprobados los Presupuestos Generales del Estado, se articuló su concesión como subvención directa a través de sendos Reales Decretos, conforme a lo previsto en los artículos 22.2.c) y 28.2) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación infantil, para actividades propias del Centro

1. Antecedentes:

El Centro de Educación Infantil (CEI) ha venido cumpliendo su función de servicio social y asistencial desde hace más de 30 años, contribuyendo a la conciliación de la vida laboral y familiar de una manera plenamente satisfactoria a juicio del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y del APA, 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.

Ambas partes están de acuerdo en continuar haciéndose cargo de todos aquellos gastos propios y específicos de la atención que los niños precisan y que cubren necesidades que sólo concurren en el CEI, por lo que se considera necesario que se mantenga la actual subvención, ya que de lo contrario se correría el riesgo de hacer inviable el mantenimiento del Centro de Educación Infantil.

El importe presupuestado para cada uno de los ejercicios 2018, 2019 y 2020 fue de 180.250 €, ejecutándose en su totalidad salvo en 2020, que se ejecutaron 153.408,73 € con motivo de la pandemia, el cierre temporal de la Escuela, y la consiguiente reducción de la actividad.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Corresponde a la “Asociación de Padres del CEI” hacerse cargo de los gastos propios y específicos que los niños precisan y que cubren necesidades que sólo concurren en el CEI, y nunca en dependencias administrativas.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X							

Las actividades objeto de subvención serán aquellas propias para el cumplimiento de sus fines, y más concretamente la educación y atención de los niños de sus empleados, cuyas edades estén comprendidas entre 0 y 3 años y se aplicará para aquellos gastos propios y específicos de la atención que los niños precisan y que cubren necesidades que solo concurren en el Centro de Educación Infantil.

4. Plazo necesario para su consecución:

La subvención se concede con carácter anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado para el ejercicio 2018 ascendió a la cantidad de 180.250 € y se ejecutó en su totalidad.

El importe asignado para el ejercicio 2019 ascendió a la cantidad de 180.250 € y se ejecutó en su totalidad. Para 2020 se prevé el mismo importe.

El importe asignado ascendió, para el ejercicio 2020, a la cantidad de 180.250 €, ejecutándose en su totalidad. No obstante, debido al cierre temporal de la Escuela y la disminución el número de alumnos con motivo de la pandemia y de acuerdo con la documentación justificativa entregada en el mes de febrero de

Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación infantil, para actividades propias del Centro

2021, el gasto justificado supone 153.408,73 euros. Por consiguiente, se ha solicitado el reintegro de la diferencia habiéndose recibido en el mes de marzo.

El importe estimado para 2021 asciende a la cantidad de 180.250 €.

Tanto en 2019 como en 2020, por no haber sido aprobados los Presupuestos Generales del Estado, se articuló su concesión como subvención directa a través de sendos Reales Decretos, conforme a lo previsto en los artículos 22.2.c) y 28.2) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de los Presupuestos Generales del Estado. En 2020, al no aprobarse Ley de Presupuestos Generales del Estado, se concedió de manera directa a través del Real Decreto 1019/2020, de 17 de noviembre (BOE de 1 de diciembre).

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.01.451N.484.

7. Plan de acción:

Dado que es una subvención nominativa se considera que la Resolución Ministerial de concesión es la base reguladora de la misma. Además, se está tramitando un nuevo convenio de colaboración entre el Departamento y la Asociación que canaliza y regula las condiciones de concesión.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Ejercicio 2018

- Nº alumnos por niveles y Ministerios. (ver tabla abajo).
- Nº comidas servidas a los alumnos del Centro: 23.900 comidas (de 24.800 estimadas para una presencia del 100% de los niños durante todo el curso escolar; es un indicador muy afectado por las ausencias de los menores en el centro).
- Nº personas que realizan actividades extraescolares de inglés: 107 menores (niveles 2-3 y 1-2), sobre 92 estimados.
- Nº actividades en el exterior realizadas: 4 actividades (de 5 estimadas).
- Inversión en material pedagógico: 19.700€ (de 14.500 presupuestados).
- Porcentaje de empleados del Ministerio con menores matriculados en la guardería: 3%

Indicador Nº alumnos por niveles y Ministerios.

Año nacimiento del menor	Ministerio de Fomento	Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente*
2016 (nivel 2-3)	36	20
2017 (nivel 1-2)	29	22
2018 (nivel 0-1)	17	19

*La convocatoria de plazas, y su adjudicación, se realizó con carácter previo a la separación del Departamento en MITECO y MAPA, y se ha mantenido el servicio a todos los niños a los que se les había concedido plaza.

Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación infantil, para actividades propias del Centro

Ejercicio 2019 y 2020

- Nº alumnos por niveles y Ministerios.

Planificado 2019: 169 niños

Datos ejecutados: ver tabla inferior

Año nacimiento del menor	Ministerio de Fomento	Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente*
2017 (nivel 2-3)	32	23
2018 (nivel 1-2)	23	20
2019 (nivel 0-1)	24	10

*La convocatoria de plazas, y su adjudicación, se realizó con carácter previo a la separación del Departamento en MITECO y MAPA, y se ha mantenido el servicio a todos los niños a los que se les había concedido plaza.

Datos para 2020: 169 alumnos planificados

- Nº comidas servidas a los alumnos del Centro: En 2019, 23.500 de 24.800 estimadas para una presencia del 100% de los niños durante todo el curso escolar; es un indicador muy afectado por las ausencias de los menores en el centro). Para 2020, planificadas 24.800 comidas realizadas: 9.023; reducción muy significativa por el cierre de la Escuela durante casi cuatro meses debido a la pandemia, la reducción del número de matrículas y la disminución en la presencialidad de los menores.
- Nº personas que realizan actividades extraescolares de inglés: En 2019, planificados 108 y realizados 92. Para 2020: planificados: 98 y realizados 82.
- Nº actividades en el exterior realizadas: En 2019 4 actividades (de 5 estimadas). Para 2020: planificadas 5, realizadas 0 con motivo de la pandemia. En 2021 se estima realizar 5 actividades en el exterior
- Inversión en material pedagógico: En 2019, planificado 15.000€; realizados 14.500€. En 2020, planificado: 15.000€ realizado 9.549,25 €.
- Porcentaje de empleados del Ministerio con menores matriculados en la guardería: En 2019 2,7% y en 2020 2%.

Ejercicio 2020 (curso 2020-2021)

- Nº alumnos por niveles y Ministerios.

Matriculados curso 2020-2021: ver tabla inferior

Año nacimiento del menor	MITMA	MITERD
2018 (nivel 2-3)	17	22
2019 (nivel 1-2)	29	14
2020 (nivel 0-1)	29	11

Ejercicio 2021 (curso 2021-2022)

- Nº de alumnos por niveles y Ministerios
Planificado 2021 (curso 2021-2022): 169 niños.
- Para 2021 se estima una media de 21.700 comidas
- Nº personas que realizan actividades extraescolares de inglés: planificadas: 125
- Nº actividades en el exterior: se estima realizar 5 actividades en el exterior
- Inversión en material pedagógico: En 2021 se ha presupuestado 17.900 €.

Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación infantil, para actividades propias del Centro

9. Procedimiento de concesión:

Al ser una Subvención nominativa, la concesión se realiza mediante Resolución de concesión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Los pagos se realizan de forma trimestral.

No obstante, lo anterior, en 2019 y en 2020, por no haber sido aprobados los Presupuestos Generales del Estado, se articuló su concesión como subvención directa a través de un sendos reales decretos, conforme a lo previsto en los artículos 22.2.c) y 28.2) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Programa Becas Fulbright.

1. Antecedentes:

Del análisis de los resultados correspondientes al PES 2014-2017 se desprende un elevado grado de cumplimiento de los objetivos planteados en este programa, tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Durante dicho período se han concedido un total de tres becas Ministerio de Fomento-Fulbright, una por cada ejercicio, quedando desierta la correspondiente al año 2014. La ejecución de los proyectos adjudicatarios ha contribuido a la formación y perfeccionamiento técnico-profesional del personal de nivel superior del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de sus Organismos Autónomos, mediante la realización de estudios y desarrollo de trabajos concretos en Universidades y Centros especializados estadounidenses.

Las áreas de formación fueron las siguientes:

- Adaptación de la metodología BIM en gestión de proyectos utilizada por la GSA al sector público español, mediante el seguimiento de proyectos de rehabilitación y la aplicación de los conocimientos académicos de la gestión de proyectos.
- Adquisición de conocimientos para afrontar la regulación de tecnologías novedosas (drones, vehículos autónomos o sistemas colaborativos) e identificar los problemas que plantean, así como las soluciones y nuevos métodos que se proponen y aplican en los Estados Unidos, a fin de adaptar esta metodología a la práctica en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Asesoría de distintos proyectos de investigación en la Universidad de California en Davis (UCD), y colaboración en el desarrollo de algunos trabajos en distintas agencias del Estado de California, principalmente en la DWR (California Department of Water Resources).

En términos presupuestarios, la cantidad máxima consignada anualmente en los Presupuestos Generales del Estado, 95.370 €, se ha revelado adecuada, toda vez que las cuantías han sido, respectivamente, de 78.631,55 €, 66.250,80 € y 73.287,29 €.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La ejecución de las acciones públicas que tiene encomendadas este Ministerio, el desarrollo permanente de las tecnologías aplicables para su realización y los problemas de asignación de recursos económicos y de organización que todo ello supone, ha motivado la financiación de un programa de cooperación con la Comisión de Intercambio Cultural, Educativo y Científico entre España y los Estados Unidos de América, en el que se acuerda convocar las becas Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana/Fulbright, con el fin de favorecer entre el personal de nivel superior la formación y perfeccionamiento profesional en las diversas áreas de la competencia de este Departamento.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X					

Contribuir a la formación y al perfeccionamiento técnico-profesional del personal de nivel superior del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de sus Organismos Autónomos, mediante la

Programa Becas Fulbright.

realización de estudios y desarrollo de trabajos concretos en Universidades y Centros especializados estadounidenses. Las áreas de formación serán todas aquellas que puedan tener aplicación en el desarrollo de las acciones públicas que son competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las becas se conceden con carácter anual.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2018, a la cantidad de 95.370 € quedando sin ejecutar. El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2019, a la cantidad de 95.370 € habiendo ejecutado 51.781,08 euros.

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2020, a la cantidad de 95.370 € quedando sin ejecutar. [El coste previsto para 2021 asciende a 95.370 €.](#) La convocatoria se ha publicado con fecha 9 de marzo de 2021.

6. Fuentes de financiación:

6.1 Conceptos sufragados directamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la partida presupuestaria destinada a tal fin. Se concederá una cantidad entre dieciocho mil setecientos un euros con ocho céntimos y un máximo de cincuenta y nueve mil novecientos treinta y dos euros con setenta y cuatro céntimos, en función del periodo de disfrute de la beca y del número de familiares directos (cónyuge e hijos) que, en su caso, acompañen al becario y por el tiempo durante el cual residan con él en los Estados Unidos de América, por los siguientes conceptos:

- Importe de la matrícula, tasas académicas y seguro médico obligatorio de la Universidad o centro especializado en que sea admitido, así como los gastos de preinscripción o prematrícula, todo ello con los importes máximos que se establezcan en la convocatoria.
- Ayuda para gastos derivados del proyecto de investigación, si procede, hasta el máximo establecido en la convocatoria.

La cantidad resultante en cada uno de los supuestos, será abonada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al becario de manera fraccionada y por anticipado.

6.2 Conceptos sufragados por el Gobierno Estadounidense:

- Un seguro de enfermedad y accidentes, quedando excluido el tratamiento de enfermedades preexistentes y los servicios de odontología.
- Si el organismo colaborador en los Estados Unidos, «Institute of International Education» (IIE) lo considera oportuno, a partir del estudio de los expedientes de solicitud de ingreso en las Universidades y sujeto a la disponibilidad de fondos, el importe de un curso de orientación académica previo al inicio de la beca.
- En el supuesto de que el becario realizase el curso de orientación académica previo al inicio de la beca, serían también cubiertos por el Gobierno Estadounidense los gastos de manutención, alojamiento y los básicos durante el período del curso de orientación y el tiempo que sea necesario hasta el inicio del curso universitario. Todo ello, según disponga el organismo (IIE) antes mencionado.

6.3 Concepto a sufragar por el beneficiario:

Póliza de seguro médico y de accidentes con cobertura completa para los familiares del becario, si va acompañado, que incluya los desplazamientos internacionales y nacionales. La suscripción de este seguro

Programa Becas Fulbright.

de enfermedad y accidentes deberá ser igual o similar a la que el Gobierno de los Estados Unidos suscribe para el becario con una cobertura de hasta 100.000 dólares para familiares acompañantes.

El disfrute de las becas será incompatible con cualquier otro tipo de beca o ayuda económica concedida por iguales o similares conceptos.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.01.451N.487.

7. Plan de acción:

El procedimiento de concesión de las becas se iniciará de oficio, mediante convocatoria pública.

Las modalidades de las becas serán las que se especifican a continuación, debiendo el becario desarrollar alguna de las actividades que constituyen su objeto, sin perjuicio de que el aspirante pueda proponer en su solicitud y el Comité de Selección admitir, la realización alternativa de cualquier otra actividad que coadyuve a la realización del proyecto aprobado:

- Formación académica a tiempo parcial (una o dos asignaturas) y realización simultánea de prácticas profesionales y participación en un equipo de trabajo en una o varias agencias gubernamentales o centros especializados. Duración de la beca: Mínimo seis meses, máximo nueve meses.
- Formación académica durante un curso de nueve meses, sin ánimo de titulación, seguidos de un periodo de tres meses de desarrollo de trabajos en una agencia gubernamental o centros especializados. Duración de la beca: Doce meses.
- Formación para el cumplimiento de programas de titulación o de certificación a tiempo completo. Duración de la beca: Mínimo nueve meses, máximo doce meses.

La coordinación entre las Administraciones española y estadounidense, se realiza en función de lo establecido en el correspondiente convenio de colaboración.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se medirá el cumplimiento de los siguientes indicadores:

- Cumplimiento con aprovechamiento de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional por parte del becario. Indicador: Valoración satisfactoria de la memoria por parte de la Subdirección General de Recursos Humanos. Resultado esperado 2020: Evaluación positiva. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Evaluación positiva.
- Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal académico o profesional, según proceda y, en su caso, copia oficial de la certificación académica. Indicador: Presentación en plazo de la memoria y certificación académica. Resultado esperado 2020: Presentación en plazo. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Presentación en plazo.
- Grado de realización del proyecto aprobado y análisis prospectivo de su aplicación en España a corto-medio plazo. Indicador: Valoración por parte del tribunal de selección de la viabilidad del proyecto a la hora de seleccionarlo. Resultado esperado 2020: Valoración positiva por parte del tribunal. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Valoración positiva por parte del tribunal.
- Cumplimentación de los informes, formularios y demás documentos que le sean remitidos al becario por las entidades que colaboren en la gestión del programa. Indicador: Existencia de respuesta a solicitud de informes, formularios u otros documentos. Resultado esperado 2020:

Programa Becas Fulbright.

Respuesta a todas las comunicaciones y remisión de documentación. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Respuesta a todas las comunicaciones y remisión de documentación.

- Continuación del becario en situación de servicio activo en la Administración Pública por el periodo mínimo determinado. Indicador: Situación de servicio activo del becario en las bases de datos de la Administración. Resultado esperado 2020: De alta. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: De alta.
- Justificación de los fondos anticipados conforme al procedimiento establecido. Indicador: Envío de justificación a la Subdirección General de Recursos Humanos. Resultado esperado 2020: Envío correcto. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Envío correcto.
- Justificación de cualquier otro gasto ocasionado por el proyecto que haya desarrollado durante el período de disfrute de la beca. Indicador: Envío de justificación a la Subdirección General de Recursos Humanos. Resultado esperado 2020: Envío correcto. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Envío correcto.
- Remisión de las facturas y justificantes de los gastos devengados por los becarios durante su estancia en Estados Unidos. Indicador: Envío de justificación a la Subdirección General de Recursos Humanos. Resultado esperado 2020: Envío correcto. Resultado esperado de la Convocatoria 2021: Envío correcto.
- Indicador nº de becas concedidas: Resultado esperado 2020: 1 beca Resultado esperado de la Convocatoria 2021: 1 beca. En 2019 se concedió 1 beca.

Aumento del número de mujeres que obtienen la beca respecto de años anteriores. Indicador: número de mujeres en comparación con años anteriores. Resultado esperado 2020: No se puede anticipar al haber una sola beca, Resultado esperado de la Convocatoria 2021: No se puede anticipar al haber una sola beca. En 2019, la última convocatoria en la que se concedió una beca, la concesionaria fue una mujer.

Los indicadores de 2020 carecen de valor alcanzado dado que no hubo ejecución.

9. Procedimiento de concesión:

La gestión administrativa de las becas corresponderá a la Comisión de Intercambio Cultural, Educativo y Científico entre España y los Estados Unidos de América (Comisión Fullbright) quien prestará la colaboración necesaria para la realización de estudios, visitas y relaciones de carácter profesional. La beca se otorgará por concurrencia competitiva.

El procedimiento para la concesión de las becas Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana - Fullbright será el establecido en el artículo 11 de la Orden FOM/1003/2019, de 13 de septiembre, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright».

Convenio IGN Observatorio del Ebro Para Investigación en Geofísica.¹

1. Antecedentes:

El 15 de julio de 2011 se firma un Convenio de colaboración al objeto de regular y desarrollar la colaboración entre el IGN y el Observatori de l'Ebre en el ámbito de la geofísica, conforme a la planificación estratégica del IGN en esta materia. En concreto, las partes colaboran para fomentar actuaciones que promuevan el estudio, desarrollo y difusión de los conocimientos geofísicos en todas sus ramas y en todas sus aplicaciones, especialmente en geomagnetismo, aeronomía y sismología. Durante 2019 se continuó con los trabajos de Geomagnetismo de utilidad para el IGN, alguno de los cuales son determinación de las variaciones magnéticas rápidas (SSC, SFE) como contribución al Servicio Internacional de Variaciones Magnéticas Rápidas (IAGA), elaboraciones de índices magnético locales y con todo ello elaboración de líneas de base y dibujo de magnetograma. En Aeronomía se ha trabajado en el intercambio de datos para el estudio de la relación de la actividad solar sobre el magnetismo y la ionosfera terrestre, también de interés para el IGN. En sismología se han realizado labores de apoyo a la Red Sísmica Nacional mediante la cesión de registros sísmicos, de una red local constituida por diez estaciones, para el análisis de sismicidad en las inmediaciones de áreas susceptibles de sufrir sismicidad antrópica. La gran utilidad de los resultados obtenidos hace que sea oportuno el mantenimiento de la subvención para el próximo ejercicio. En el segundo trimestre de 2021 se pretende firmar un nuevo convenio que amplíe los contenidos del actual.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Sismicidad y estudios geofísicos.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X		X	X	X	X			X

Favorecer el trabajo de este centro investigador en el área de la geofísica, que contribuye a la toma y análisis de datos para la determinación de la sismicidad, estudios de climatología y campo magnético de la península ibérica.

4. Plazo necesario para su consecución:

Tiene continuidad en el tiempo, al ser un área de investigación.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado ascendió, para el ejercicio 2018, a la cantidad de 10.000 €, ejecutándose en su totalidad.

El importe presupuestado ascendió, para el ejercicio 2019, a la cantidad de 10.000 € ejecutándose en su totalidad.

El importe presupuestado ascendió, para el ejercicio 2020, a la cantidad de 10.000 € ejecutándose en su totalidad.

¹ En LPGE 2018 y LPGE 2021 tiene la denominación anterior: "Al Observatorio del Ebro"

Convenio IGN Observatorio del Ebro Para Investigación en Geofísica.¹

El importe previsto para el ejercicio 2021 es, inicialmente, de 10.000 €. No obstante, en la negociación del convenio podría acordarse una cantidad superior en caso de que se ampliaran las actuaciones a desarrollar, estableciendo un máximo de 30.000 €. En ese caso, se tramitaría previamente la modificación presupuestaria correspondiente.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.18.495A.483.

7. Plan de acción:

La subvención tiene carácter nominativo en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año, en función del convenio de colaboración firmado el 15 de julio de 2011 entre el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y el Observatorio del Ebro para la colaboración en el ámbito de la Geofísica. No procede el establecimiento de criterios de coordinación entre las distintas Administraciones Públicas para su gestión, puesto que esta gestión corresponde íntegramente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:**Ejercicio 2018**

- Porcentaje de días con mediciones absolutas de la declinación e inclinación magnéticas enviadas a la red Intermagnet: Al menos 80% de días al año
- Porcentaje de días con cálculos de variaciones magnéticas rápidas e índices magnéticos locales: Al menos 80% de días al año
- Porcentaje de meses con cálculos de la variación diurna ionosférica: 100%
- Porcentaje del tiempo operativo y accesible desde la Red Sísmica Nacional de la estación sísmica OE (Observatorio del Ebro): Al menos 75%
- Publicaciones en Geomagnetismo (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4
- Publicaciones en Aeronomía (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4
- Publicaciones en Sismología (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4

Ejercicio 2019

- Porcentaje de días con mediciones absolutas de la declinación e inclinación magnéticas enviadas a la red Intermagnet: Al menos 80% de días al año
- Porcentaje de días con cálculos de variaciones magnéticas rápidas e índices magnéticos locales: 100% de días al año
- Porcentaje de meses con cálculos de la variación diurna ionosférica: 100%
- Porcentaje del tiempo operativo y accesible desde la Red Sísmica Nacional de la estación sísmica OE (Observatorio del Ebro): 100%
- Publicaciones en Geomagnetismo (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4
- Publicaciones en Aeronomía (boletines anuales y/o artículos): Al menos 3
- Publicaciones en Sismología (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4

Convenio IGN Observatorio del Ebro Para Investigación en Geofísica.¹

Ejercicio 2020

- Porcentaje de días con mediciones absolutas de la declinación e inclinación magnéticas enviadas a la red Intermagnet: Al menos 80% de días al año
- Porcentaje de días con cálculos de variaciones magnéticas rápidas e índices magnéticos locales: 100% de días al año
- Porcentaje de meses con cálculos de la variación diurna ionosférica: 100%
- Porcentaje del tiempo operativo y accesible desde la Red Sísmica Nacional de la estación sísmica OE (Observatorio del Ebro): 100%
- Publicaciones en Geomagnetismo (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4
- Publicaciones en Aeronomía (boletines anuales y/o artículos): Al menos 3
- Publicaciones en Sismología (boletines anuales y/o artículos): Al menos 4

9. Procedimiento de concesión:

Subvención de concesión directa. Real Decreto 880/2020, de 6 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a la Real Sociedad Geográfica y al Observatorio del Ebro durante el ejercicio presupuestario 2020.

A la Real Sociedad Geográfica.

1. Antecedentes:

La Real Sociedad Geográfica (RSG), fundada en 1876, es la más antigua de las asociaciones geográficas españolas y ha colaborado siempre de una manera muy estrecha con el IGN y el CNIG (hay convenios de colaboración entre ambas partes desde hace muchos años).

La RSG ha tenido, desde sus orígenes, un objetivo principal: el servicio público a la sociedad española, a través del mejor conocimiento de la realidad geográfica del país y de sus intereses internacionales. De ahí la estrecha vinculación con la actividad de la propia Administración Pública que hace históricamente. Desde el año 1922 es, además, la encargada de representar oficialmente a España en la Unión Geográfica Internacional y de organizar el Comité Nacional desde que así lo aprobara la O.M del Ministerio de Instrucción Pública, de 26 de diciembre de 1922. Los Estatutos del Comité Español de la UGI establecen que “la RSG y la AGE, con representación mayoritaria y equivalente en el Comité, contribuyen de igual modo a los gastos que se deriven de su funcionamiento “.

El 14 de mayo de 2019 se firmó el más reciente Convenio de Colaboración con la RSG cuyo objeto es colaboración entre el IGN, el CNIG y la Real Sociedad Geográfica en el ámbito del estudio, análisis, y difusión de la información y el conocimiento geográficos, así como la comercialización por el CNIG de publicaciones y resultados de trabajos llevados a cabo por la RSG. En concreto, se ha seguido incluyendo la referencia explícita a la imagen institucional del IGN-CNIG en sus publicaciones y en su portal de Internet, junto a la propia de la RSG, con el fin de promover el uso y facilitar la difusión de los productos geográficos del IGN o del CNIG y ha puesto a disposición del IGN y del CNIG sus fondos bibliográficos, para consulta o estudio de sus técnicos. Por otra parte, también desde 2019 se han celebrado diferentes actividades con el fin de divulgar el conocimiento geográfico.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Desarrollo de servicios de valor añadido y de nuevos sistemas y aplicaciones en materia de información geográfica, especialmente para el aprovechamiento en el ámbito de las Administraciones Públicas. Conservación y actualización de los fondos bibliográficos, de la cartografía histórica, de la documentación técnica, y del archivo de información jurídica georreferenciada, facilitando su acceso al público.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
			X		X	X	X				X

- El desarrollo y la difusión de los conocimientos geográficos en todas sus ramas y en todas sus aplicaciones a la vida social, académica y económica.
- El estudio de los territorios que componen España y de los pueblos ligados a ella por el idioma, por vínculos históricos, culturales o geográficos.
- El estudio de los problemas geográficos.

A la Real Sociedad Geográfica.

- La investigación geográfica, tanto a nivel nacional como internacional, incluso mediante la organización de cursos, conferencias, congresos, publicaciones, entre otros.

4. Plazo necesario para su consecución:

Por la naturaleza de la subvención no lleva aparejada a un plazo de ejecución.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado ascendió, para el ejercicio 2018 y 2019, a la cantidad de 20.000 €, ejecutándose en su totalidad.

Se presupuestaron 20.000 € para el ejercicio 2020, que también se ejecutaron en su totalidad.

El importe estimado para el ejercicio 2021, asciende a la cantidad de 20.000 €.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.18.495A.482.

7. Plan de acción:

El Instituto Geográfico Nacional pone a disposición de la Real Sociedad Geográfica sus fondos bibliográficos, permitiendo su acceso para consulta, estudio y análisis y a su vez permitirá a ésta la gestión, el acopio y almacenamiento del material necesario y su uso con los fines establecidos en la presente subvención. El CNIG alberga en su almacén de productos geográficos un depósito constituido por las publicaciones de la Real Sociedad Geográfica susceptibles de comercialización.

La Real Sociedad Geográfica pone a disposición del Instituto Geográfico Nacional y del CNIG sus fondos bibliográficos, para consulta o estudio de sus técnicos, promueve la colaboración en estudios y actividades de interés común y el uso, divulgación y difusión de los productos geográficos del Instituto Geográfico Nacional o del CNIG. También emite los informes técnicos que le solicita el Instituto Geográfico Nacional.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Real Sociedad Geográfica queda obligada a presentar anualmente un informe referido a las actividades para las que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha concedido la Subvención, que deberán incluir al menos algunos de los datos que resumimos a continuación:

Ejercicio 2018

- 5 reuniones de la Junta Directiva
- 7 actividades académicas
- 3 sesiones con diferente temática
- 1 boletín 2018

Ejercicio 2019

- 5 reuniones de la Junta Directiva
- 7 actividades académicas
- 3 sesiones con diferente temática
- 1 boletín 2019

A la Real Sociedad Geográfica.

Ejercicio 2020

- 2 reuniones de la Junta Directiva
- 2 reuniones del Comité Español de la Unión Geográfica Internacional
- 6 reuniones de los grupos de trabajo, Ministerio de Cultura, Ministerio de Educación y Comité edición UGI
- 6 actividades académicas: Conferencias
- 2 Informes de cambio de denominación según RD 1690/1986 de 11 de julio: Higuera del Albalat y Montoro de Mezquita
- 1 Informe -manifiesto a la Ley Orgánica 3/2020, de educación, en colaboración con la AGE, Colegio de Geógrafos y SCG.
- Informe sobre la situación de amenaza de la zona denominada “Vega Baja” de Toledo
- Publicaciones 2020
 - boletín 2020
 - Aportación Española de la unión Geográfica Internacional al Congreso de Estambul. Comité Español UGI
 - Libro *El Madrid contemporáneo de Galdós*

Todas estas actividades, por la situación de pandemia, se han realizado de forma telemática

Se da cuenta, anualmente, de la evolución de los indicadores al Director General del Instituto Geográfico Nacional.

9. Procedimiento de concesión:

Subvención de concesión directa. Real Decreto 880/2020, de 6 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a la Real Sociedad Geográfica y al Observatorio del Ebro durante el ejercicio presupuestario 2020. Convenio de colaboración.

Becas en Astronomía, Geofísica, Geodesia, Geomática y Cartografía².

1. Antecedentes:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene atribuido el impulso y dirección de los servicios estatales relativos a la astronomía, geodesia, geofísica y cartografía, según lo dispuesto por el artículo 15.1 del Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio. La Dirección General del Instituto Geográfico Nacional es el órgano directivo del departamento al que, de acuerdo con el artículo 15 del citado Real Decreto, corresponde ejercer las funciones concernientes a las materias enunciadas.

Para la ejecución de los trabajos en los campos de la Astronomía, la Geodesia, la Geofísica y la Cartografía se requieren unos conocimientos teóricos y una experiencia práctica muy por encima del nivel profesional obtenido con los estudios de las licenciaturas o ingenierías más afines a las mencionadas ciencias. En muchos de esos campos de especialización se desarrollan y aplican tecnologías de excelencia que se encuentran en el grado de evolución más actual (el llamado “estado del arte”) de los conocimientos teóricos y experimentales en que se sustentan, lo que acentúa la necesidad de una mayor formación de estos profesionales. Así, para el mejor cumplimiento de las funciones encomendadas al Instituto Geográfico Nacional en los campos citados se hace necesario fomentar la formación e investigación en las materias señaladas. Con tal fin se prevé la concesión de las correspondientes becas de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, establecidos en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Y es por todo lo anterior, por lo que se convocan las becas y se procede al análisis anual de los conocimientos adquiridos por parte de los becarios, así como de la labor realizada y el grado de aprovechamiento de las mismas, resultando satisfactorios los resultados obtenidos.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Astronomía, geofísica, geodesia, geomática y cartografía.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X	X				X

Se pretende que los universitarios recién graduados reciban formación en los campos científicos en los que se desarrolla el trabajo del Instituto Geográfico Nacional.

4. Plazo necesario para su consecución:

Cada convocatoria de Becas tiene una duración inicial de un año, prorrogable por otros tres.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2018, a la cantidad de 584.970 €, ejecutándose 383.531,46 €.

² En LPGE 2018 y en la LPGE 2021 sigue apareciendo la denominación: “Becas y ayudas en áreas de astronomía, geofísica, geodesia, teledetección y documentación geográfica”

Becas en Astronomía, Geofísica, Geodesia, Geomática y Cartografía².

El importe presupuestado ascendió, para el ejercicio 2019, a la cantidad de 584.970 €, ejecutándose 292.679,54.

El importe presupuestado fue, para el ejercicio 2020, de 584.970 €, habiendo considerado para la estimación, una nueva convocatoria para el año 2020 que finalmente no se publicó por las circunstancias sanitarias del país, por lo que finalmente la ejecución fue de 145.542,10€.

Para el año 2021 se prevé un coste de 584.970 €. Teniendo en cuenta las becas de la nueva convocatoria para 2021, y las correspondientes a las prórrogas de las anteriores, ya que las becas se pueden prorrogar hasta 36 meses adicionales desde el primer año de vigencia, se estima un coste similar para los años siguientes.

6. Fuentes de financiación:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.18.495A.484.

7. Plan de acción:

La subvención se otorgará a los solicitantes que reúnan los requisitos de la convocatoria correspondiente, a través de un proceso de selección en concurrencia competitiva, atendiendo a las bases reguladoras de la concesión. No procede el establecimiento de criterios de coordinación entre las distintas administraciones públicas para su gestión, puesto que esta corresponde íntegramente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Ejercicio 2018 indicadores realizados

- Nº becas: 31, correspondientes a 3 programas de becas, de duración anual cada uno de ellos
- Nº becarios al final del período: 23
- Duración media de la formación del becario en el programa anual: 10 meses
- 18 hombres y 13 mujeres

Ejercicio 2019 indicadores realizados

- Nº becas: 23, correspondientes a 3 programas de becas, de duración anual cada uno de ellos
- Nº becarios al final del período: 13
- Duración media de la formación del becario en el programa anual: 10 meses
- 14 hombres y 9 mujeres

Ejercicio 2020 indicadores previstos /realizados

- Nº de becas al principio del periodo: 23/23.
- Nº becarios al final del período: 19/15.
- Duración media de la formación del becario en el programa anual para el ejercicio 2020: 7 meses/10 meses.
- Porcentaje de hombres y mujeres: 60% y 40% respectivamente/60% y 40%.

Ejercicio 2021 indicadores previstos

- Nº de becas al principio del periodo: 16.
- Nº becarios al final del período: 20.
- Duración media de la formación del becario en el programa anual para el ejercicio 2021: 12 meses.
- Porcentaje de hombres y mujeres: 50 %

Becas en Astronomía, Geofísica, Geodesia, Geomática y Cartografía².

9. Procedimiento de concesión:

Convocatoria en régimen de concurrencia competitiva.

Becas del CEDEX

1. Antecedentes:

El CEDEX ha convocado tradicionalmente becas de formación en el ámbito de sus competencias. El antecedente más inmediato es el Programa de Becas implantado a raíz del establecimiento en 2006 de sus bases reguladoras (Orden FOM/2037/2006), en cuyo marco se han convocado en el periodo 2006 a 2011 becas en alguna de las dos modalidades previstas en dichas bases: perfeccionamiento profesional y formación de personal investigador. En el citado periodo se concedieron del orden de un centenar de becas. A partir de 2011 no se han realizado convocatorias.

En el ámbito temporal del Plan Estratégico de Subvenciones 2018 – 2021, se prevé la realización de nuevas convocatorias de este programa, lo que precisará la adecuación de las citadas bases al marco normativo vigente.

2. Áreas de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Las ayudas se dirigen a recientes titulados universitarios en especialidades afines al ámbito de actuación del CEDEX, para la realización del plan de formación asociado a cada una de las becas en las instalaciones del Organismo. Se contribuye de esta forma a la consecución de uno de los fines que determina al CEDEX su Estatuto, cual es la promoción y difusión de la ciencia y la tecnología en el ámbito nacional e internacional.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
		X		X	X	X					

El objetivo perseguido con las ayudas es el fortalecimiento de las capacidades técnico-profesionales, de innovación e investigadoras de los beneficiarios. De forma indirecta el programa contribuirá asimismo a la mejora de las capacidades técnicas del sector profesional de la obra pública, de la movilidad y del medio ambiente.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las becas se concederán con carácter anual una vez revisadas sus bases reguladoras.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado en el concepto 481 del Presupuesto del CEDEX asciende, para el ejercicio 2018 y 2019 y 2020, a la cantidad de 31.200 €, quedando sin ejecutar; puesto que no ha sido posible aprobar la convocatoria. Actualmente, el CEDEX está revisando el texto de unas nuevas bases reguladoras. El importe estimado para 2021 se mantiene en 31.200 €.

6. Fuentes de financiación.

La financiación del programa corresponderá al CEDEX a través de la partida presupuestaria destinada a este fin. Los conceptos sufragados serán los siguientes:

- dotación de la beca incluyendo las cuotas de Seguridad Social que resulten aplicables.
- compensación de los importes satisfechos por el becario en concepto de tasas académicas.

Becas del CEDEX

- bolsas de viaje destinadas a gastos de desplazamiento, estancia o inscripción en cursos, congresos, etc, asociados a su plan de formación sujeto a disponibilidad presupuestaria.

El disfrute de las becas será incompatible con cualquier otro tipo de beca o ayuda económica concedida por iguales o similares conceptos.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.101.451M.481.

7. Plan de acción:

El procedimiento de concesión de las becas se regulará en las nuevas bases resultantes de la revisión de las actuales. El procedimiento se iniciará de oficio, mediante convocatoria pública en régimen de concurrencia competitiva.

El programa incluirá dos modalidades de becas:

- Becas de perfeccionamiento profesional, en las que el beneficiario seguirá un plan de formación específico para cada una de las becas a desarrollar en uno de los centros o laboratorios del CEDEX. La duración de esta modalidad de beca será en principio de un año, prorrogable por periodos de un año hasta un máximo de cuatro.
- Becas pre-doctorales, destinadas al desarrollo por el beneficiario de una tesis doctoral y la obtención del doctorado. El beneficiario de una beca de esta modalidad se integrará en un equipo de investigación del organismo para el desarrollo de su programa formativo en el seno de un proyecto de investigación específico. La duración de esta modalidad de beca será de tres años.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El objetivo esperado para 2021, es completar la actualización de unas nuevas bases reguladoras que regulen los procedimientos de seguimiento y evaluación y la convocatoria para 2021.

Su cumplimiento se medirá con los siguientes indicadores:

- Actualización del proyecto de Bases reguladoras.
- Aprobación de las Bases reguladoras.
- Publicación de las Bases reguladoras.
- Los mismos indicadores para la convocatoria de 2021.

El resultado esperado para el ejercicio 2022 se medirá a través de los siguientes indicadores:

- Número de becas convocadas: 10
- Número de becas adjudicadas: 10
- Porcentaje de hombres y mujeres: 50%
- Duración media de la formación del becario en el programa anual para el ejercicio 2022: 10 meses

9. Procedimiento de concesión:

El procedimiento de concesión de las becas, será el de el de convocatoria pública en régimen de concurrencia competitiva.

Programa becas Fulbright de la AESF

1. Antecedentes:

La creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), por Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, supone la integración del personal de la Dirección General de Ferrocarriles (que se suprime con la creación de la AESF) en la nueva entidad. El personal de la AESF venía participando en las políticas de formación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hacia su personal, lo que ha supuesto un importante grado de promoción profesional del personal. La AESF considera que el desarrollo profesional de su personal redundará positivamente en la ejecución de sus competencias profesionales, en beneficio del desempeño de la actividad de la AESF. Por esta razón, la AESF ha considerado adecuada la financiación de la participación de su personal en las convocatorias de las Becas Fulbright. De esta forma, se favorece entre el personal de nivel superior la formación y perfeccionamiento profesional en las áreas de competencia de la AESF. Este programa se articula mediante la inclusión de la AESF, previa firma de un convenio con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en unas nuevas bases reguladoras conjuntas con AESA y el propio Ministerio.

En los años 2018, 2019 y 2020 no se realizó la convocatoria.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

El programa está dirigido a la formación y perfeccionamiento profesional del personal de nivel superior de la AESF en las distintas áreas de actividad de la Agencia.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X					

Contribuir a la formación y al perfeccionamiento técnico-profesional del personal de nivel superior de la AESF, en igualdad de condiciones con el personal del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de sus Organismos Autónomos, mediante la realización de estudios y desarrollo de trabajos concretos en Universidades y Centros especializados estadounidenses. Las áreas de formación serán todas aquellas que puedan tener aplicación en el desarrollo de las acciones públicas que son competencia de la AESF.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las becas se conceden con carácter anual.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado asciende, para los ejercicios 2018, 2019 y 2020, a la cantidad de 95.370 €, quedando sin ejecutar.

El importe presupuestado para el ejercicio 2021, asciende a la cantidad de 95.370 €.

6. Fuentes de financiación.

6.1 Conceptos sufragados directamente por la AESF a través de la partida presupuestaria destinada a tal fin. Se concederá una cantidad entre dieciocho mil setecientos un euros con ocho céntimos y un máximo de cincuenta y nueve mil novecientos treinta y dos euros con setenta y cuatro céntimos, en función del periodo

Programa becas Fulbright de la AESF

de disfrute de la beca y del número de familiares directos (cónyuge e hijos) que, en su caso, acompañen al becario y por el tiempo durante el cual residan con él en los Estados Unidos de América, por los siguientes conceptos:

- Importe de la matrícula, tasas académicas y seguro médico obligatorio de la Universidad o centro especializado en que sea admitido, así como los gastos de preinscripción o prematrícula, todo ello con los importes máximos que se establezcan en la convocatoria.
- Ayuda para gastos derivados del proyecto de investigación.

La cantidad resultante en cada uno de los supuestos será abonada por la AESF al becario de manera fraccionada y por anticipado.

6.2 Conceptos sufragados por el Gobierno Estadounidense:

- Un seguro de enfermedad y accidentes, quedando excluido el tratamiento de enfermedades preexistentes y los servicios de odontología.
- Si el organismo colaborador en los Estados Unidos, «Institute of International Education» (IIE) lo considera oportuno, a partir del estudio de los expedientes de solicitud de ingreso en las Universidades y sujeto a la disponibilidad de fondos, el importe de un curso de orientación académica previo al inicio de la beca.
- En el supuesto de que el becario realizase el curso de orientación académica previo al inicio de la beca, serían también cubiertos por el Gobierno Estadounidense los gastos de manutención, alojamiento y los básicos durante el período del curso de orientación y el tiempo que sea necesario hasta el inicio del curso universitario. Todo ello, según disponga el organismo (IIE) antes mencionado.

6.3 Concepto a sufragar por el beneficiario:

Póliza de seguro médico y de accidentes con cobertura completa para los familiares del becario, si va acompañado, que incluya los desplazamientos internacionales y nacionales. La suscripción de este seguro de enfermedad y accidentes deberá ser igual o similar a la que el Gobierno de los Estados Unidos suscribe para el becario con una cobertura de hasta 100.000 dólares para familiares acompañantes.

El disfrute de las becas será incompatible con cualquier otro tipo de beca o ayuda económica concedida por iguales o similares conceptos.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.302.453N.487.

7. Plan de acción:

El procedimiento de concesión de las becas se iniciará de oficio, mediante convocatoria pública, en coordinación con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las modalidades de las becas serán las que se especifican a continuación, debiendo el becario desarrollar alguna de las actividades que constituyen su objeto, sin perjuicio de que el aspirante pueda proponer en su solicitud y el Comité de Selección admitir, la realización alternativa de cualquier otra actividad que coadyuve a la realización del proyecto aprobado:

- Formación académica a tiempo parcial (una o dos asignaturas) y realización simultánea de prácticas profesionales y participación en un equipo de trabajo en una o varias agencias gubernamentales o centros especializados. Duración de la beca: Mínimo seis meses, máximo nueve meses.

Programa becas Fulbright de la AESF

- Formación académica durante un curso de nueve meses, sin ánimo de titulación, seguidos de un periodo de tres meses de desarrollo de trabajos en una agencia gubernamental o centros especializados. Duración de la beca: Doce meses.
- Formación para el cumplimiento de programas de titulación o de certificación a tiempo completo. Duración de la beca: Mínimo nueve meses, máximo doce meses.

La coordinación entre las Administraciones española y estadounidense se realiza en función de lo establecido en el correspondiente convenio de colaboración.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se medirá el cumplimiento de los siguientes indicadores:

- Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del becario, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional.
- Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal académico o profesional, según proceda y, en su caso, copia oficial de la certificación académica.
- Grado de realización del proyecto aprobado y análisis prospectivo de su aplicación en España a corto-medio plazo.
- Cumplimentación de los informes, formularios y demás documentos que le sean remitidos al becario por las entidades que colaboren en la gestión del programa.
- Continuación del becario en situación de servicio activo en la Administración Pública por el periodo mínimo determinado.
- Justificación de los fondos anticipados conforme al procedimiento establecido.
- Justificación de cualquier otro gasto ocasionado por el proyecto que haya desarrollado durante el periodo de disfrute de la beca.
- Remisión de las facturas y justificantes de los gastos devengados por los becarios durante su estancia en Estados Unidos.
- Distribución entre hombres y mujeres del total de becados.

La beca no fue convocada en 2018, 2019 y 2020 por dificultades en la tramitación de las bases reguladoras de forma conjunta con la beca Fulbright del Ministerio. En el ejercicio 2021 se ha convocado la beca junto con el Ministerio y AESA.

9. Procedimiento de concesión:

La gestión administrativa de las becas corresponderá a la Comisión de Intercambio Cultural, Educativo y Científico entre España y los Estados Unidos de América (Comisión Fulbright) quien prestará la colaboración necesaria para la realización de estudios, visitas y relaciones de carácter profesional.

Las presentes becas son subvenciones otorgadas en concurrencia competitiva, cuyo procedimiento para la concesión será el establecido en la base décima de la Orden FOM/782/2010, de 24 de marzo, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fullbright».

Programa becas Fulbright de AESA

1. Antecedentes:

El personal de AESA venía participando en las políticas de formación del Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) hacia su personal, lo que ha supuesto un importante grado de promoción profesional del personal. Con el fin de fomentar el desarrollo profesional de su personal, lo que redundará positivamente en la ejecución de sus competencias, la AESA considera adecuada la financiación de la participación de su personal en las convocatorias de las Becas Fulbright. Este programa se articula mediante la inclusión de AESA, previa firma de un convenio con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en unas nuevas bases reguladoras conjuntas con AESF y el propio Ministerio. En los años 2018, 2019 y 2020 no se realizó la convocatoria.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

El programa está dirigido a la formación y perfeccionamiento profesional del personal de nivel superior de la AESA en las distintas áreas de actividad de la Agencia.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X					

Contribuir a la formación y al perfeccionamiento técnico-profesional del personal de nivel superior de la AESA, en igualdad de condiciones con el personal del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de sus Organismos Autónomos, mediante la realización de estudios y desarrollo de trabajos concretos en Universidades y Centros especializados estadounidenses. Las áreas de formación serán todas aquellas que puedan tener aplicación en el desarrollo de las acciones públicas que son competencia de la AESA.

4. Plazo necesario para su consecución:

Las becas se conceden con carácter anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2021 a la cantidad de 95.370 €.

6. Fuentes de financiación.

6.1 Conceptos sufragados directamente por AESA a través de la partida presupuestaria destinada a tal fin. Se concederá una cantidad entre dieciocho mil setecientos un euros con ocho céntimos y un máximo de cincuenta y nueve mil novecientos treinta y dos euros con setenta y cuatro céntimos, en función del periodo de disfrute de la beca y del número de familiares directos (cónyuge e hijos) que, en su caso, acompañen al becario y por el tiempo durante el cual residan con él en los Estados Unidos de América, por los siguientes conceptos:

- Importe de la matrícula, tasas académicas y seguro médico obligatorio de la Universidad o centro especializado en que sea admitido, así como los gastos de preinscripción o prematrícula, todo ello con los importes máximos que se establezcan en la convocatoria.
- Ayuda para gastos derivados del proyecto de investigación.

Programa becas Fulbright de AESA

La cantidad resultante en cada uno de los supuestos será abonada por la AESA al becario de manera fraccionada y por anticipado.

6.2 Conceptos sufragados por el Gobierno Estadounidense:

- Un seguro de enfermedad y accidentes, quedando excluido el tratamiento de enfermedades preexistentes y los servicios de odontología, entre otros.
- Si el organismo colaborador en los Estados Unidos, «Institute of International Education» (IIE) lo considera oportuno, a partir del estudio de los expedientes de solicitud de ingreso en las Universidades y sujeto a la disponibilidad de fondos, el importe de un curso de orientación académica previo al inicio de la beca.
- En el supuesto de que el becario realizase el curso de orientación académica previo al inicio de la beca, serían también cubiertos por el Gobierno Estadounidense los gastos de manutención, alojamiento y los básicos durante el período del curso de orientación y el tiempo que sea necesario hasta el inicio del curso universitario. Todo ello, según disponga el organismo (IIE) antes mencionado.

6.3 Concepto a sufragar por el beneficiario:

Póliza de seguro médico y de accidentes con cobertura completa para los familiares del becario, si va acompañado, que incluya los desplazamientos internacionales y nacionales. La suscripción de este seguro de enfermedad y accidentes deberá ser igual o similar a la que el Gobierno de los Estados Unidos suscribe para el becario con una cobertura de hasta 100.000 dólares para familiares acompañantes.

El disfrute de las becas será incompatible con cualquier otro tipo de beca o ayuda económica concedida por iguales o similares conceptos.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.301.455M.487.

7. Plan de acción:

El procedimiento de concesión de las becas se iniciará de oficio, mediante convocatoria pública, en coordinación con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las modalidades de las becas serán las que se especifican a continuación, debiendo el becario desarrollar alguna de las actividades que constituyen su objeto, sin perjuicio de que el aspirante pueda proponer en su solicitud y el Comité de Selección admitir, la realización alternativa de cualquier otra actividad que coadyuve al cumplimiento del programa de cooperación:

- Formación académica a tiempo parcial (una o dos asignaturas) y realización simultánea de prácticas profesionales y participación en un equipo de trabajo en una o varias agencias gubernamentales o centros especializados. Duración de la beca: Mínimo seis meses, máximo nueve meses.
- Formación académica durante un curso de nueve meses, sin ánimo de titulación, seguidos de un periodo de tres meses de desarrollo de trabajos en una agencia gubernamental o centros especializados. Duración de la beca: Doce meses.
- Formación para el cumplimiento de programas de titulación o de certificación a tiempo completo. Duración de la beca: Mínimo nueve meses, máximo doce meses.

La coordinación entre las Administraciones española y estadounidense se realiza en función de lo establecido en el correspondiente convenio de colaboración.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Se medirá el cumplimiento de los siguientes indicadores:

- Cumplimiento con aprovechamiento, por parte del becario, de las distintas etapas del programa de formación y perfeccionamiento profesional.

Programa becas Fulbright de AESA

- Presentación de una memoria-informe final explicativa de la labor realizada y de los resultados obtenidos, junto con un informe del supervisor principal académico o profesional, según proceda y, en su caso, copia oficial de la certificación académica.
- Grado de realización del proyecto aprobado y análisis prospectivo de su aplicación en España a corto-medio plazo.
- Cumplimentación de los informes, formularios y demás documentos que le sean remitidos al becario por las entidades que colaboren en la gestión del programa.
- Continuación del becario en situación de servicio activo en la Administración Pública por el periodo mínimo determinado.

La beca no fue convocada en 2018, ni en 2019, ni en 2020 por dificultades en la tramitación de la bases reguladoras de forma conjunta con la beca Fulbright del Ministerio

9. Procedimiento de concesión:

La gestión administrativa de las becas corresponderá a la Comisión de Intercambio Cultural, Educativo y Científico entre España y los Estados Unidos de América (Comisión Fulbright) quien prestará la colaboración necesaria para la realización de estudios, visitas y relaciones de carácter profesional.

Las presentes becas son subvenciones otorgadas en concurrencia competitiva, cuyo procedimiento para la concesión será el establecido en el artículo 11 de la Orden FOM/1003/2019, de 13 de septiembre, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» .

Premio Nacional de Ciencias Geográficas

1. Antecedentes:

Con motivo del 150 Aniversario del Instituto Geográfico Nacional, fundado el 12 de septiembre de 1870, se ha considerado adecuado crear el Premio Nacional de Ciencias Geográficas.

La finalidad del premio es el reconocimiento a la aportación e innovación, individual o colectiva, en el campo de las ciencias e ingeniería geográficas, la geomática, la cartografía y la información geoespacial, valorando su trascendencia, e impacto en el conjunto de las administraciones públicas y de la sociedad en general, en algunos de los siguientes aspectos:

- Liderazgo de proyectos colaborativos o transversales.
- Desarrollo de instrumentos de cooperación interadministrativa
- Desarrollo de infraestructuras relevantes de uso común.
- Desarrollo de herramientas, geoservicios o plataformas para facilitar la obtención o la difusión de datos
- Procesos tecnológicos que incrementen la cadena de valor de las organizaciones
- Trayectoria amplia y destacada en el ámbito de la ingeniería e información geográficas
- Innovación en el campo de la captura, tratamiento y procesamiento de datos geoespaciales.

El premio podrá ser recibido por las organizaciones o las empresas españolas del sector industrial que hayan destacado por impulsar su competitividad a través de acciones de digitalización y proyectos de innovación en alguna de las dimensiones organizativas fundamentales que definen el paradigma de la Industria 4.0: Estrategia de negocio y mercado, Procesos, Organización y personas, Infraestructuras, y Productos y servicios

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Ciencias e ingeniería geográficas, geomática, cartografía y la información geoespacial. El CNIG tiene entre sus funciones la de contribuir a la difusión de este sector, según se establece en sus Estatutos.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
				X	X	X					X

Con esta subvención, se pretende proyectar la dedicación y excelencia del trabajo en el ámbito de las ciencias geográficas, al tiempo que acercar y ampliar el conocimiento del mismo en la sociedad.

4. Plazo necesario para su consecución:

El Premio Nacional se concederá con una periodicidad anual

5. Costes previsibles para su realización:

El importe presupuestado asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 20.000 euros

6. Fuentes de financiación:

El Centro Nacional de Información Geográfica, a través de sus presupuestos. Pendiente de tramitar la modificación presupuestaria correspondiente para dotar el premio en 2021. a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Premio Nacional de Ciencias Geográficas

7. Plan de acción:

El premio se otorgará al solicitante que reúna los requisitos de la convocatoria correspondiente, a través de un proceso de selección en concurrencia competitiva, atendiendo a las bases reguladoras de la concesión. Para la adjudicación de los premios, se tendrán en cuenta los siguientes criterios de valoración y ponderación:

- Trascendencia, e impacto en el conjunto de las administraciones públicas y de la sociedad en general, en algunos de los siguientes aspectos, hasta 5 puntos
 - Liderazgo de proyectos colaborativos o transversales.
 - Desarrollo de instrumentos de cooperación interadministrativa
 - Desarrollo de infraestructuras relevantes de uso común.
 - Desarrollo de herramientas, geoservicios o plataformas para facilitar la obtención o la difusión de datos
 - Procesos tecnológicos que incrementen la cadena de valor de las organizaciones
 - Trayectoria amplia y destacada en el ámbito de la ingeniería e información geográficas
 - Innovación en el campo de la captura, tratamiento y procesamiento de datos geoespaciales.
- Innovación o aportación en el campo de las ciencias e ingeniería geográficas, la geomática, la cartografía y la información geoespacial, hasta 5 puntos

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

- Número de solicitudes de participación en los premios. Objetivo: > 5
- Porcentaje de ejecución (adjudicación del premio). Objetivo: 100%
- Difusión en medios de comunicación generalistas nacionales. Objetivo: >2
- Difusión en medios de comunicación sectoriales, regionales o locales. Objetivo: >5

9. Procedimiento de concesión:

Según lo establecido en la Orden de bases y convocatoria para 2021 del Premio Nacional de Ciencias Geográficas.

El Director General designará a los miembros del jurado que emitirá el informe al que se refiere el artículo 24.4 de la Ley General de Subvenciones.

Subvenciones para el impulso y desarrollo del Sistema Cartográfico Nacional (SCN)

1. Antecedentes:

El Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, por el que se regula el Sistema Cartográfico Nacional, define éste como el marco obligatorio de actuación de la Administración General del Estado en materia cartográfica, así como de todas aquellas Administraciones públicas que voluntariamente lo adopten como modelo de actuación cooperativa para el mejor servicio del interés general, salvaguardando el reparto competencial establecido y manteniéndolo.

El desarrollo durante estos años del SCN ha puesto de manifiesto el potencial de la colaboración entre las distintas administraciones territoriales en el ámbito de la información geográfica. Es por este motivo por el que la Administración General del Estado, a través del Consejo Superior Geográfico, tiene entre sus objetivos prestar el mejor soporte a todas las administraciones territoriales que hace años manifestaron su voluntad de adherirse al SCN.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La producción cartográfica oficial, la toponimia oficial y normalizada, las infraestructuras de datos espaciales y los productos y servicios de información geográfica.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X	X	X	X				X

4. Plazo necesario para su consecución:

Se prevé la concesión de esta subvención para el ejercicio 2021, en principio, para la financiación de proyectos iniciados en el año y que finalicen antes del 31 de diciembre de 2023.

5. Costes previsible para su realización:

El importe presupuestado en los PGE 2021 es de 500.000 €. El importe de la subvención por solicitud no podrá superar el 65% del presupuesto total presentado como costes del proyecto subvencionable, hasta un máximo de 100.000€.

7. Fuentes de financiación.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.18.495A.752.

7. Plan de acción:

Las subvenciones se solicitarán para proyectos directamente relacionados con el desarrollo del SCN. Se considerarán proyectos que contribuyen al desarrollo del SCN aquellos dedicados a actividades relacionadas con los planes y programas de producción cartográfica oficial, la toponimia oficial y normalizada, las infraestructuras de datos espaciales que se basan en información geográfica oficial y los productos y servicios de información geográfica, considerando prioritariamente aquellos que contribuyan a los siguientes objetivos:

Subvenciones para el impulso y desarrollo del Sistema Cartográfico Nacional (SCN)

- Implementación de la Directiva INSPIRE y la Ley sobre la Infraestructura y Servicios de Información Geográfica en España (LISIGE).
- Mejora de la Infraestructura de Información Geográfica de España.
- Recuperación y mejora de líneas límite municipales.
- Formación del Nomenclátor Geográfico Nacional.
- Mejora de las infraestructuras geodésicas
- Información Geográfica especializada o integrada en Bases de Datos Geográficas.
- Innovación en materia de transformación digital en Tecnologías de la Información Geográfica.
- Cambio climático y agenda 2030

La valoración de las solicitudes presentadas se realizará según los siguientes criterios aplicados a los proyectos presentados:

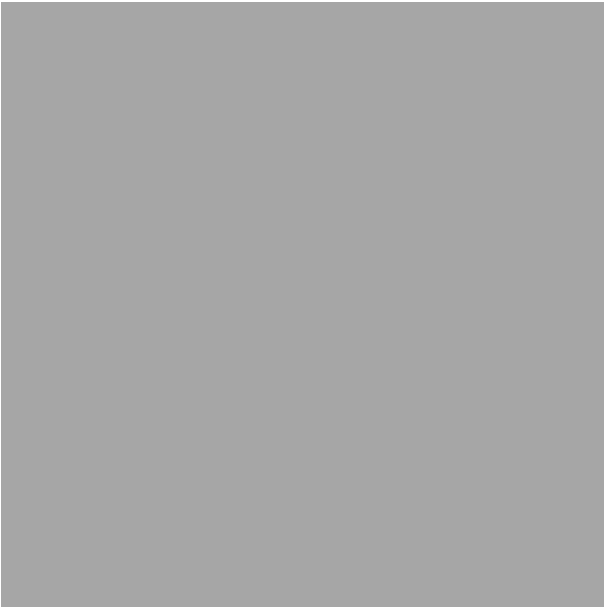
- Calidad y viabilidad técnica y económica del proyecto (hasta 50 puntos).
- Contextualización e impacto del proyecto en el marco del SCN (hasta 50 puntos).
- Implicación de varias CC. AA. y otras administraciones públicas (hasta 30 puntos).
- Adecuación del proyecto a líneas de actuación prioritaria (hasta 30 puntos)
- Dependencia del proyecto para cubrir necesidades propias de la comunidad autónoma (hasta 20 puntos)
- Relación coste/beneficio (hasta 20 puntos)

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

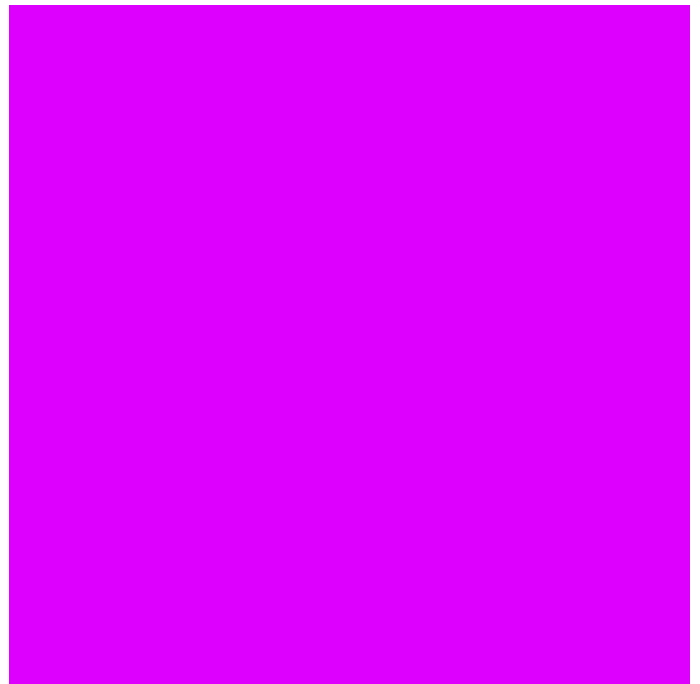
- Número de solicitudes de subvención. Objetivo: >6
- Tasa [proyectos que solicitan la subvención/proyectos subvencionados]. Objetivo: >60%
- Valoración media de los proyectos según el baremo establecido. Objetivo: >120 puntos (sobre 200)
- Ejecución en plazo de los proyectos subvencionados. Objetivo: 90%

9. Procedimiento de concesión:

Según lo establecido en la Orden por la que se establecerán las bases reguladoras de la concesión de subvenciones para el impulso y establecimiento del Sistema Cartográfico Nacional y se convoca su concesión del año 2021



2.6.6 OBJETIVO ESTRATÉGICO 6



Impulsar la implementación de la Agenda Urbana Española como instrumento estratégico para un desarrollo urbano y rural más coherente, equilibrado y sostenible.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha cumplido con el compromiso internacional adquirido con la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible – en particular el ODS11- , con la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas y con la Agenda Urbana para la Unión Europea, con la aprobación de la Agenda Urbana Española, que constituye una Política Nacional Urbana entendida como un documento estratégico, sin carácter normativo, que persigue el logro de la sostenibilidad abordado desde el contexto territorial de los pueblos y ciudades de España.

A tal fin la Agenda recoge un decálogo de Objetivos estratégicos que, desde la legitimidad que confiere un completo proceso participativo y su alineación con los objetivos internacionales, identifica los principales elementos que deben ser tenidos en cuenta para actuar en los pueblos y ciudades de una manera integrada, coherente y equilibrada que les permita alcanzar un desarrollo urbano más sostenible y con el que afrontar los principales retos globales desde la perspectiva social, medioambiental y económica. Estos objetivos son:

1. Hacer un uso racional del suelo, manteniendo y protegiendo los recursos naturales.
2. Evitar la expansión urbana y revitalizar la ciudad existente.
3. Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia de pueblos y ciudades.
4. Gestionar de manera sostenible los recursos y promover la economía circular.
5. Fomentar la proximidad y la movilidad sostenible.
6. Mejorar la cohesión social y buscar la equidad.
7. Promover y fomentar la economía urbana.
8. Garantizar el acceso a la vivienda.
9. Liderar y fomentar la innovación digital, y
10. Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

Además de estos objetivos en los que, la vivienda, la intervención en la ciudad consolidada, la calidad edificatoria y la eficiencia energética, tienen un peso importante como se pone de manifiesto en la definición de los objetivos de este mismo Plan de Subvenciones, la Agenda Urbana Española cuenta con un Plan de Acción que, entre las actuaciones propuestas incluye la propia implementación de la Agenda, así como contribuir a mejorar la gobernanza entre todos los niveles de administración y también con las universidades, los profesionales y la sociedad en general, así como el intercambio y la difusión de conocimiento.

A la consecución de dichos objetivos contribuyen las tres subvenciones que se recogen a continuación y que están orientadas a la implementación de los planes de acción entre las

entidades locales, la celebración del Foro Urbano Nacional como herramienta que contribuya a la consecución de los objetivos de la Agenda y el mantenimiento y desarrollo del Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana que, además de cumplir con 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, supone una herramienta de información necesaria para el diseño de las políticas urbanas que entran dentro de las competencias de este Ministerio.

A la Federación Española de Municipios y Provincias para la difusión e implementación de la Agenda Urbana Española

1. Antecedentes:

La Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) es interlocutora directa entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las Corporaciones Locales. La colaboración y coordinación con ella resulta de vital importancia en relación con todas las políticas del Ministerio relacionadas con los temas urbanos y, en concreto, con la implementación de la Agenda Urbana Española. De hecho, una de las líneas de actuación del Plan de Acción Estatal de dicha Agenda tiene por objetivo la creación de un Foro permanente e institucionalizado que permita dar continuidad al grupo de trabajo técnico constituido con la FEMP para la elaboración de la Agenda, para realizar un seguimiento sobre su implementación y evaluación, además de fomentar el intercambio de experiencias, proyectos y la coordinación de actuaciones.

La relación de colaboración entre el Ministerio y la FEMP se encuentra formalizada a través de un Convenio Marco de colaboración firmado el 29 de diciembre de 2017 para la difusión y efectiva implementación de los proyectos llevados a cabo por ambas partes en sus respectivos ámbitos de competencias.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La subvención para el año 2020 está íntegramente destinada a la difusión y formación en relación con un tema clave para el Ministerio como es la Agenda Urbana Española.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Al ser la Agenda Urbana Española, un documento de carácter estratégico dirigido a las ciudades, su aplicación tiene efectos en todos los objetivos que se identifican a continuación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

4. Plazo necesario para su consecución:

Un año.

5. Costes previsibles para su realización:

Previsión 2021: 100.000 €.

Ejecución 2020: 40.000 €. Actualmente se encuentra en proceso de ejecución.

Ejecución 2018: 100%, 40.000 €.

Ejecución 2019: el 100% de 40.000€.

6. Fuentes de financiación.

Esta subvención tiene el carácter de subvención nominativa con la entidad a la que se indica como receptora de la misma para el destino que se señala. No procede en consecuencia establecer bases de la concesión de la subvención, ni los restantes requisitos a los que hace referencia el artículo 9 de la Ley General de Subvenciones.

Su concesión se formaliza mediante un convenio específico de colaboración. La fiscalización de los pagos en los que se materializa la subvención y la justificación de los gastos se realiza conforme a los procedimientos establecidos en la citada Ley.

A la Federación Española de Municipios y Provincias para la difusión e implementación de la Agenda Urbana Española

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.261P.780.02.

7. Plan de acción:

Se define mediante la firma del correspondiente convenio específico y está sujeto al previo acuerdo entre la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura y la FEMP. A los efectos de seguimiento y control de las actuaciones puestas en marcha se creará una Comisión de Seguimiento con representación paritaria.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

Estarán vinculados al número de reuniones, elaboración de documentos y jornadas de difusión y formación que se acuerden en el marco del convenio específico firmado al efecto.

Con cargo al Convenio de 2019, se celebraron 2 reuniones de trabajo on line, 3 jornadas o talleres de formación para la elaboración de Planes de Acción Local de la Agenda Urbana Española y se ha elaborado una Guía divulgativa de la misma para su difusión entre todas las Entidades Locales de España.

El Convenio de 2020, se firmó el 2 de diciembre de 2020, por lo que aún está en período de ejecución. Desde su firma hasta abril de 2021, se han mantenido 1 reunión de trabajo de la Comisión de Seguimiento.

9. Procedimiento de concesión:

Su concesión con carácter general deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, como subvención nominativa, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio específico de colaboración. De manera excepcional en el año 2020, su concesión fue directa mediante la aplicación del Real Decreto 881/2020, de 6 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones en materia de políticas urbanas, arquitectura y edificación por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana durante el ejercicio presupuestario 2020.

A Asentamientos Humanos UNHABITAT

1. Antecedentes:

El Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, originalmente establecido como el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (HABITAT), por medio de la resolución 32/162 de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 19 de diciembre de 1977, y posteriormente transformado en un órgano subsidiario de la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante la resolución 56/206 del 26 de Febrero del 2002, con sede en Nairobi, Kenia (“ONU-HABITAT”), tiene como misión, promover pueblos y ciudades social y ambientalmente sostenibles con el objetivo de proporcionar vivienda adecuada para todos.

Desde 1985 se viene manteniendo una línea de colaboración formal entre el Gobierno de España y ONU-HABITAT/ROLAC (Oficina Regional para América Latina y el Caribe) en relación a dichos temas en la zona de América Latina y Caribe, la cual tuvo su máximo exponente en el "MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO DE ESPAÑA Y LA OFICINA REGIONAL PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE DEL PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS, PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS (UN HABITAT)" que firmaron en el año 1998. Esta línea de colaboración se ha reforzado con el Acuerdo de Cooperación entre el Reino de España y el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-HABITAT) firmado del 23 de marzo de 2010 y, especialmente, con la renovación del Acuerdo administrativo entre la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (hoy Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y Onu-Habitat sobre el mantenimiento de su oficina en España en la sede del Ministerio, firmado el 17 de enero de 2019 y con una vigencia de 2 años.

La aprobación en 2016 de la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas y la elaboración por parte del Ministerio de Fomento de la Agenda Urbana Española que ha sido aprobada por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019 dotan de especial relevancia a esta colaboración, que se configura como una herramienta de intercambio de conocimiento a nivel nacional e internacional en la línea de los objetivos marcados en el Plan de acción de la Agenda Urbana Española.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

La competencia afectada es el apoyo técnico y participación en los foros y organismos internacionales relacionados con las políticas urbanas.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X	X	X		X			

El objetivo es impulsar y apoyar la implementación de la Agenda Urbana Española, fomentando el intercambio de experiencias y conocimientos sobre los temas urbanos entre España y el resto del mundo continuando con una tradición de colaboración con ONU-Habitat de más de 20 años de trabajo hacia un futuro urbano más sostenible, pero actualizándola de conformidad con las exigencias del nuevo marco urbano internacional y nacional. Para ello esta Subvención está destinada a la celebración del Foro Nacional Urbano, de conformidad con las condiciones y contenidos recogidos en el Convenio.

A Asentamientos Humanos UNHABITAT**4. Plazo necesario para su consecución:**

Anual.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 110.000€.

Ejecución en 2018: 100%, 110.000 €.

Ejecución en 2019: 100% de 110.000.

Ejecución en 2020: el 100% de 110.000. Actualmente en período de ejecución.

6. Fuentes de financiación:

Dado que se trata de actividades muy concretas, y así quedarán reflejadas en el convenio que se firmará, los fondos provienen, en exclusiva, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.261P.790.

7. Plan de acción:

La subvención nominativa se instrumentará a través de un convenio de colaboración en el que se fijen sus bases reguladoras, el plan y el calendario de actuación, así como su seguimiento a través de una Comisión.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento realizará la evaluación intermedia y la evaluación final de las actuaciones realizadas y establecerá los indicadores específicos pertinentes, adecuados al objeto del convenio. A la finalización del Convenio, se elaborará una memoria o informe técnico detallado con las actividades desarrolladas, de conformidad con la finalidad de la subvención, así como con los objetivos conseguidos.

No obstante, con carácter general, se dispondrá de los siguientes indicadores:

- Nº de reuniones mantenidas. Durante el año 2020 (en el marco del Convenio de 2019) se mantuvieron cuatro reuniones telemáticas y dos presenciales.
- Nº de informes generados. En 2020 (en el marco del Convenio 2019) se generó un informe justificativo de los trabajos llevados cabo.
- Nº de actividades realizadas. En 2019 (en el marco del Convenio 2019) se realizaron la mayoría de las actividades previstas en el correspondiente convenio, con excepción de la celebración presencial del Foro, como consecuencia de la pandemia, que ha sido sustituido por la celebración, on line, de un encuentro latinoamericano sobre Políticas Nacionales Urbanas, un encuentro con la sociedad social y una reunión de trabajo con representantes de las CC.AA.

El Convenio de 2020, se firmó el 22 de diciembre de 2020, por lo que aún está en período de ejecución.

9. Procedimiento de concesión:

Su concesión con carácter general deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, como subvención nominativa, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio específico de colaboración. De manera excepcional en el año 2019, su concesión fue directa mediante la aplicación del Real Decreto 881/2020, de 6 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones en materia de políticas urbanas, arquitectura y edificación por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana durante el ejercicio presupuestario 2020.

Instituto Juan de Herrera. Convenio Observatorio Vulnerabilidad Urbana.
1. Antecedentes:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en relación con las funciones que tiene encomendadas, viene desarrollando desde el año 2009 el Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana en España, como punto de partida para el diseño de las políticas urbanas que entran dentro de sus competencias, y atendiendo también al mandato de 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 “b) Mapas de ámbitos urbanos deteriorados, obsoletos, desfavorecidos o en dificultades, precisados de regeneración y renovación urbanas, o de actuaciones de rehabilitación edificatoria”.

De acuerdo con el mandato legal, es necesario actualizar de forma permanente los contenidos del Observatorio, que se publican en la página web del Ministerio.

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Las competencias afectadas son: implementación de la agenda urbana, acceso a la vivienda, suelo y arquitectura, innovación y calidad de la edificación, y la función: el fomento y la elaboración de estudios y trabajos de investigación en relación con las políticas urbanísticas y de suelo, así como la recopilación y difusión de información sobre dichas políticas.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X				X	X		X		X		X

El objetivo es la actualización permanente del Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana, de modo que éste pueda cumplir, así, año tras año, su función principal que es la de servir de punto de partida para el diseño de las políticas urbanas que entran dentro de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Los trabajos del Observatorio se difunden públicamente a través de la web: <https://www.mitma.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/observatorio-de-la-vulnerabilidad-urbana>

4. Plazo necesario para su consecución:

Anual. Durante los últimos años los Convenios se han firmado a finales de año, porque, como consecuencia de la prórroga de los presupuestos, era precisa la aprobación previa del RD que regula las subvenciones.

5. Costes previsibles para su realización:

El importe previsto asciende, para el ejercicio 2021, a la cantidad de 60.000€.

Ejecución en 2018: 83,43%, 50.050 €.

Ejecución en 2019: 100%, 60.000 €. Ejecución en 2020: 100%, 60.000 euros. El Convenio se firmó el 26 de noviembre de 2020.

Instituto Juan de Herrera. Convenio Observatorio Vulnerabilidad Urbana.**6. Fuentes de financiación.**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de los Presupuestos Generales del Estado. Aplicación presupuestaria PGE 2021: 17.10.261P.780.01.

7. Plan de acción:

La subvención nominativa se instrumenta a través de un convenio de colaboración en el que se fijan sus bases reguladoras, el plan y el calendario de actuación, así como su seguimiento a través de una Comisión.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

La Comisión de seguimiento analizará los informes periódicos que evaluarán el grado de ejecución de las actuaciones específicas a desarrollar en cumplimiento del convenio, que serán establecidas por éste. Además, se efectuará un Informe final con los resultados definitivos del Convenio y se publicarán en la web del Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana.

Con independencia de lo anterior, se dispondrá de los siguientes indicadores generales:

- Nº de reuniones mantenidas. En 2020 (en el marco del Convenio de 2019) se mantuvieron 4 reuniones de trabajo y 2 Comisiones del Seguimiento del Convenio. Desde la firma del Convenio de 2020 hasta marzo de 2021 se han mantenido 2 reuniones de trabajo y 1 Comisión de Seguimiento.
- Nº de visitas a la página web y de consultas especializadas: el Observatorio se configura como una herramienta especializada a disposición de las Administraciones Públicas, instituciones, universidades, etc. En este contexto durante el año 2020 y hasta marzo de 2021, el Observatorio ha contado con una media de 10 consultas y descargas diarias. Además, se han atendido de manera directa aproximadamente 50 consultas complejas y que requieren un estudio previo de la información solicitada.

9. Procedimiento de concesión:

Su concesión con carácter general deriva directamente de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, como subvención nominativa, y el pago efectivo se realiza mediante la formalización del correspondiente convenio específico de colaboración. De manera excepcional en el año 2020, su concesión fue directa mediante la aplicación del Real Decreto 881/2020, de 6 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones en materia de políticas urbanas, arquitectura y edificación por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana durante el ejercicio presupuestario 2020.

Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española en el marco del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia..

1. Antecedentes:

La Agenda Urbana Española, tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019 como una Política Nacional Urbana, forma parte del actual programa del gobierno y enmarca una serie de medidas de carácter transversal e integrado directamente relacionadas con el Plan Europeo de Recuperación, Transformación y Resiliencia que, entre sus 10 políticas palanca, identifica expresamente una destinada a la “Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura”. Dentro de esta política el Componente 2 se denomina: “Implementación de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación y regeneración urbana”.

Dicha implementación se está realizando, por un lado, mediante la puesta en marcha de las actuaciones que recoge su propio plan de acción y que son competencia de la Administración General del Estado y, por otro, mediante el impulso de la elaboración por parte de los municipios de sus respectivos planes de acción. La inversión 6 del componente 2, está precisamente destinada a “la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española en el marco del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia”

2. Área de competencias afectadas y sectores hacia los que se dirigen las ayudas:

Las competencias afectadas son la implementación de la Agenda Urbana Española, el impulso de la planificación estratégica, la mejora de la gobernanza -especialmente con las Entidades Locales- y , desde una perspectiva transversal e integrada, todas las relacionadas como un desarrollo rural y urbano sostenible desde una perspectiva social, económica y medioambiental.

3. Objetivos y efectos que se pretenden con su aplicación:

Cohesión Territorial	Desarrollo urbano y rural sostenible	Favorecer la movilidad	Incrementar la seguridad	Favorecer la cohesión social	Fomento de la competitividad	Fomento de la innovación	Mejorar la sostenibilidad ambiental	Participación institucional	Acceso a la vivienda	Enriquecer el patrimonio cultural	Fomentar la información geográfica
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

La Agenda Urbana Española apuesta por una visión transversal e integrada de todos los aspectos que tienen incidencia en el desarrollo sostenible de pueblos y ciudades, partiendo de una planificación estratégica y transversal. Desde esta perspectiva la planificación transversal a través de la elaboración de Planes de acción locales de la AUE (o Agendas Urbanas locales) contribuyen a la consecución de todos los objetivos recogidos en el cuadro.

4. Plazo necesario para su consecución:

La previsión para la realización del Proyectos piloto subvencionados con cargo a esta convocatoria sería el tercer trimestre de 2022. Dependerá de los plazos en los que publique la Orden de Bases y la propia convocatoria que las ayudas que será de 1 año.

Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española en el marco del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia..

5. Costes previsibles para su realización:

El programa cuenta en 2021 con 20 millones de euros con cargo a la aplicación presupuestaria 17 50 260A 764.

6. Fuentes de financiación.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

7. Plan de acción:

Elaboración y publicación de la Orden de bases que regularán el programa de ayudas y de su convocatoria mediante el procedimiento por concurrencia competitiva. Resolución de la convocatoria y concesión de las ayudas.

8. Indicadores de seguimiento y evaluación:

El número de Proyectos piloto subvencionados.

9. Procedimiento de concesión:

Mediante concurrencia competitiva de conformidad con los requisitos y las bases publicadas junto con la Orden de convocatoria.

2.7 PLAZO DE VIGENCIA

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, el Plan Estratégico de Subvenciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se aprueba mediante **Orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** y se remite a la **Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos** y a las **Cortes Generales** para su conocimiento.

El Plan Estratégico de Subvenciones tendrá un periodo de vigencia que comprende los ejercicios presupuestarios **2018 - 2021**.

La Orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueba el Plan será **comunicada** a los **órganos superiores y directivos del Departamento**, así como hecha **pública a través de la página web del Ministerio www.mitma.gob.es**.

2.8 FINANCIACIÓN

La fuente de **financiación** para dotar económicamente las subvenciones que se describen serán, con carácter general, los **Presupuestos Generales del Estado**.

2.9 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

De conformidad con el artículo 12.1.c) del Reglamento de la Ley General de Subvenciones los Planes Estratégicos deben incluir el régimen de seguimiento y evaluación continua aplicable a las diferentes líneas de subvenciones que se establezcan.

Anualmente se realizará una **actualización del PES 2018-2021**, de acuerdo con la información relevante disponible.

Asimismo, cada año se elaborará un **informe** sobre el grado de avance de la aplicación del plan, sus efectos y las repercusiones presupuestarias y financieras que se deriven de su aplicación.

Para ello, anualmente cada Centro Directivo hará el seguimiento de cada una de las subvenciones convocadas en su ámbito de actuación, constatando el **progreso alcanzado** en cuanto al cumplimiento de los objetivos propuestos, en función de los **indicadores** previamente determinados.

Dado el momento de aprobación del Plan Estratégico de Subvenciones, en esta tercera evaluación realizada en 2021 se ha tenido en cuenta la ejecución de las distintas subvenciones a lo largo de todo 2020.

Los **resultados de esta evaluación**, así como la **propuesta de actualización anual** del Plan Estratégico, en lo que a cada Centro Directivo u organismo público dependiente del Ministerio compete, se comunicarán por parte de dichos Centros en el primer trimestre del año a la **Dirección General de Programación Económica y Presupuestos** a efectos de la **elaboración anual del Informe de Avance y del Plan actualizado**.

En cumplimiento del artículo 14 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el citado informe y plan anual a la **Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos** y lo comunicará a las **Cortes Generales** antes del **30 de abril de cada año**.



ANEJO: PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA



ANEJO: PLAN DE RECUPERACIÓN TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

El Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia tiene por objeto establecer las disposiciones generales precisas para facilitar la programación, presupuestación, gestión y ejecución de las actuaciones financiables con fondos europeos, en especial los provenientes del Instrumento Europeo de Recuperación, aprobado por el Consejo Europeo del pasado 21 de julio de 2020 con la finalidad de impulsar el crecimiento económico y la creación de empleo, recuperar y reparar los daños de la crisis ocasionada por la pandemia del SARS-CoV-2, y promover un proceso de transformación estructural mediante el impulso de la inversión pública y privada y el apoyo al tejido productivo, la aceleración de la doble transición ecológica y digital, y el refuerzo y aumento de la resiliencia y de la cohesión económica, social y territorial en el marco del mercado único europeo.

Este real decreto-ley establece asimismo una serie de medidas para la implementación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que, de acuerdo con el artículo 1, será aprobado por el Consejo de Ministros para su adopción y presentación formal ante las instituciones europeas.

El Gobierno ha presentado el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**, entendido como un proyecto de país que orienta la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, la reconstrucción sólida, inclusiva y resiliente tras la crisis de la COVID, dando respuesta a los retos de la próxima década.

El PRTR está articulado a partir de **cuatro ejes** (transición ecológica, cohesión social y territorial, digitalización e igualdad de género), que se materializan en **diez políticas palanca**, que a su vez integran **30 componentes** que articulan de forma coherente y complementaria las diferentes iniciativas tractoras prioritarias de reforma estructural, tanto de tipo regulatorio como de impulso a la inversión, para contribuir a alcanzar los objetivos generales del Plan.

Cada componente se centra en un reto u objetivo específico y recoge los diferentes Programas y sus correspondientes líneas de actuación: reformas e inversiones para el refuerzo del capital natural, tecnológico y humano, para aumentar la productividad y el crecimiento potencial generador de empleo.

Las políticas palanca van desde la agenda urbana y rural, la lucha contra la despoblación y el desarrollo de la agricultura hasta la modernización y refuerzo del sistema fiscal y de pensiones, pasando por la resiliencia de infraestructuras y ecosistemas, la transición energética, la modernización de la Administración, del tejido industrial y de la pyme y la recuperación del turismo, el refuerzo del Sistema Nacional de Salud y el impulso de la educación y otras políticas sociales.

En las políticas palanca de *Agenda urbana y rural y lucha contra la despoblación y de Infraestructuras y ecosistemas resilientes* se establecen los siguientes componentes:

Agenda urbana y rural y lucha contra la despoblación

1. Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos
2. Plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana
3. Transformación ambiental y digital del sistema agroalimentario y pesquero

Infraestructuras y ecosistemas resilientes

4. Conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad
5. Preservación del espacio litoral y los recursos hídricos
6. Movilidad sostenible, segura y conectada

En el ámbito de la *Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura*, se establece la línea de subvención “Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española en el marco del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia”, línea enmarcada en la política palanca del PRTR “Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura”, componente 2 “Plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana”.

Se ha descrito dentro el Objetivo Estratégico 6, *Impulsar la implementación de la Agenda Urbana Española como instrumento estratégico para un desarrollo urbano y rural más coherente, equilibrado y sostenible*.

Por otro lado, en el ámbito de la *Secretaría General de Transportes y Movilidad*, y de acuerdo con la información aportada por dicho centro gestor, se establecen las medidas descritas a continuación.

COMPONENTE 1.

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

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 y Financiación del Transporte, que facilitará la toma de decisión, la respuesta ante crisis y, en suma, el diseño de políticas de transporte y movilidad eficaces y eficientes.

1. Transferencias a Comunidades Autónomas para inversiones a realizar directamente por ellas, en base a sus competencias.

- a. 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.

Importe previsto en PGE 2021: 112,5 millones de euros.

Concepto presupuestario PGE 2021: 17.050.450A.75

2. Transferencias a Ayuntamientos para inversiones en base a sus competencias.

- a. Proyectos de tipo “global” para la implantación de **Zonas de Bajas Emisiones**, que recojan el conjunto de inversiones que requiere esa implantación: por ejemplo, sistemas de control semafóricos, de *“enforcement”*; adecuación de itinerarios de vehículos rodados, peatonales, bicicleta; adecuación de espacios urbanos como aparcamientos disuasorios en la periferia, etc. ; otros sistemas de digitalización (para acceso de residentes, colectivos especiales etc.); asistencias técnicas para la elaboración de proyectos de implantación de zonas de bajas emisiones (jurídicos, técnicos, etc.).
- b. Medidas destinadas a la **transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso a la movilidad saludable** (prioridad semafórica, carriles bus, métodos innovadores en la implantación de carriles BUS-VAO en las arterias principales de las grandes ciudades, estaciones e intercambiadores) con el objetivo de asegurar trayectos

expeditos y sin interrupciones para los pasajeros de transporte colectivo; implantación de sistemas de transporte a la demanda en zonas periurbanas de menor densidad; actuaciones de mejora de la accesibilidad del sistema de transporte público y valoración de la movilidad inclusiva en línea con los ejes correspondientes de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada; proyectos que faciliten la movilidad activa (caminar, ir en bici), como creación de itinerarios peatonales o infraestructura ciclista, aparcamientos disuasorios, fomento de la intermodalidad con vehículos limpios en intercambiadores, etc.

- 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 sólo se financiaría la adquisición de los vehículos, sino un plan integral incluyendo la compra de vehículo, adaptación de talleres o cocheras, capacitación de personal y su reciclaje y la instalación de puntos de recarga para los vehículos profesionales.
- d. **Proyectos de digitalización** que redunden en una mayor eficacia de la gestión del tráfico y el transporte, gestión de la demanda, análisis de la información que permita la adopción de políticas públicas adecuadas, provisión de datos de oferta de transporte público al Punto de Acceso de Información Intermodal, etc., todo ello para facilitar la adopción de soluciones de movilidad más eficientes.

Importe previsto en PGE 2021: 262,5 millones de euros.

Concepto presupuestario PGE 2021: 17.050.450A.76

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 Comunidad Autónoma en su ámbito territorial.

- a) **Línea de ayudas para el cambio de flota de vehículos de transporte público de viajeros y mercancías propulsadas por energías alternativas** (gestionadas con CCAA) como por ejemplo híbrido simple, REEV y PHEV, GLP, GNC, GNL o Bifuel, BEV, Hidrógeno (FVC, FCHV). No solo se financiaría la adquisición de los vehículos, sino un plan integral incluyendo compra de vehículo, y la instalación de puntos de recarga eléctrica y repostaje con combustibles alternativos para los vehículos profesionales.
- b) **Línea de ayudas a empresas para achatarramiento de vehículos antiguos o retrofitting** (y que en el caso de vehículos de transporte profesional de viajeros podría ampliarse a retrofitting en materia de accesibilidad).

El diseño de este sistema de incentivos para la renovación de la flota de vehículos industriales en España tiene un triple objetivo:

- 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.

Importe previsto en PGE 2021: 250 millones de euros.

Concepto presupuestario PGE 2021: 17.050.450A.77

COMPONENTE 6.

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.

La medida incluye 6 líneas puestas en práctica mediante 13 actuaciones, que se aplican como subvenciones en concurrencia competitiva con porcentajes de cofinanciación que van desde el 20 hasta el 50%.

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:

1. Construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.

2. Acciones de apoyo a los servicios de oferta/demanda de transporte de mercancías por ferrocarril, ferrocarril/carretera y marítimo/carretera para su transición hacia los modos más sostenibles y para la mejora ambiental de éstos mediante ECOINCENTIVOS.

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:

1. 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.
2. Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno, el GNL 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:

1. 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).
2. 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.
3. Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos (GNL e Hidrógeno) en la red de carreteras.

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:

1. Apoyo al despliegue de combustibles alternativos (GNL, Hidrógeno) en Puertos y Aeropuertos.
2. 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:

1. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional.

Transferencia a Comunidades Autónomas

Además, se plantean una serie de medidas alineadas con el Programa, pero que serán gestionadas por las Comunidades Autónomas:

1. 13. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías.
2. 14. Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías para actuaciones de las CCAA y en su ámbito competencial.

Medidas actualmente en estudio

- Acciones de apoyo a la reducción de los costes de ruptura de carga en el transporte combinado.
- Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores.

Impacto sobre la igualdad de género

En el Programa de Apoyo para un transporte sostenible y digital se establecen un grupo de actuaciones concretas para poner en práctica de manera efectiva las indicaciones establecidas por la línea de actuación 8.4, *“La Mujer en el Sector del Transporte y la Movilidad”* de la Estrategia (C6R1).

Aquellas propuestas que, por su naturaleza, supongan una oportunidad para impulsar la empleabilidad de la mujer en el sector del transporte y fomenten la igualdad de género en el sector, serán valoradas de acuerdo a los principios que la Estrategia establece.

Impacto sobre la accesibilidad universal

El Programa de Apoyo para un transporte sostenible y digital establece una serie de acciones concretas para poner en práctica las indicaciones establecidas por la línea de actuación 1.5, *“Accesibilidad Universal”* de la Estrategia (C6R1).

Aquellas propuestas que, por su naturaleza, tengan incidencia en la movilidad y accesibilidad de las personas, serán valoradas según los principios que la Estrategia establece.

Importe previsto en PGE 2021: 272,5 millones de euros.

Concepto presupuestario PGE 2021: 17.050.450A.77

1. POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	3
1.1 ÁMBITO DE COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.....	3
1.2 EL IMPACTO DE LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y AGENDA URBANA.....	3
2. PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA 2018-2021.....	9
2.1 FUNDAMENTO JURÍDICO	9
2.2 NATURALEZA	10
2.3 EVALUACIÓN DEL PES 2014-2017	10
2.4 ÁMBITO DE APLICACIÓN	12
2.5 NOVEDADES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SUBVENCIONES 2018-2021.....	12
2.6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	15
A. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	15
B. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	16
2.6.1 OBJETIVO ESTRATÉGICO 1.....	24
Al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla.....	31
Bonificaciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares.....	44
Bonificaciones al transporte aéreo de familias numerosas	50
Bonificaciones al transporte marítimo de Residentes no peninsulares.....	54
Bonificaciones en billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas. ...	60
A transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.....	64
Para el funcionamiento de las Autopistas del Mar entre España y Francia.....	68
A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Secretariado técnico del GTMO 5+5	72
A la Fundación Centro de Estudios de Transportes del Mediterráneo Occidental para el Observatorio de la Digitalización del Transporte.....	78
Al Cabildo de Gran Canaria para un programa de actuaciones y equipamientos para el desarrollo de nuevas actividades y favorecer la innovación empresarial en el ámbito portuario y marítimo.....	81
Al Comité Nacional del Transporte por Carretera (Actividades relacionadas con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres).....	84
Ayudas destinadas a incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías ..	88

A la Fundación de los Ferrocarriles Españoles	90
ITS. España (Sistemas Inteligentes de Transporte)	93
A TRANSyT, Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid	96
Subvenciones a las Entidades Locales por servicios de transporte público colectivo urbano interior	98
Bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas.	100
Subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias.	103
2.6.2 OBJETIVO ESTRATÉGICO 2.....	105
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.	110
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias.....	112
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Mallorca.....	114
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Menorca.	116
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Ibiza	118
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Consell Insular de Formentera.....	120
Resto de actuaciones por asunción de competencias por cambio de titularidad en tramos de carreteras estatales a vías urbanas.....	122
Convenio con la Comunidad de Castilla-La Mancha sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera N-420 y otro de la N-330 a favor de la Junta de Comunidades.	126
Convenio con la Ciudad de Melilla para la mejora de las carreteras de acceso a los puestos fronterizos entre España y Marruecos.	128
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Concello de Pontevedra.....	130
Compromisos derivados de Convenios en materia de carreteras con el Cabildo Insular de la Palma para la mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias.	132
Financiación del Convenio con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarril.	134
Financiación del Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife en materia de ferrocarril.	136

Financiación del Convenio con el Cabildo Insular de Gran Canaria en materia de ferrocarril.	138
Financiación del Convenio con la Comunidad de Castilla y León para potenciación de las infraestructuras industriales en Villadangos del Páramo.	140
Convenio con Murcia - Autovía Zeneta - Santomera.	142
Convenio con el Ayuntamiento de Las Palmas. Proyecto Metro Guagua.....	144
Convenio con la Generalitat de Cataluña sobre la B-23.....	147
A la Comunidad Foral de Navarra para la financiación de las compensaciones derivadas de la eliminación del peaje a los usuarios de vehículos ligeros (clase I), con dispositivo de telepeaje (Vía T), en la autopista de Navarra AP-15 que realicen trayectos de ida y vuelta en las mismas veinticuatro horas.....	149
Compensación por la exención del peaje de los movimientos con origen y destino en enlaces de La Rioja de la Autopista Bilbao-Zaragoza.	152
Compensaciones por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Zaragoza y Gallur, según Convenio.	155
Compensación por las reducciones de peaje en la autopista AP-68 a su paso por La Rioja, según Convenio.	157
Compensación a Autopistas Concesionaria Española, S.A., por la gratuidad del trayecto de ida de los movimientos entre Alfajarín y Fraga, según Convenio.	159
Compensación por la rebaja del 50 por 100 en los peajes a los vehículos ligeros, en la Autopista León-Campomanes.	161
Compensación por la rebaja del 30 por 100 en los peajes a los vehículos pesados, en la Autopista León-Campomanes.	163
Compensación, a 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.	165
Proyecto de Real Decreto de modificación de la concesión de la autopista AP-9 Ferrol-Frontera Portuguesa. Bonificaciones de peaje. Supresión de subida anual acumulativa del 1%. Gratuidad Vigo-Redondela	168
Compensación, a Autopistas, Concesionaria Española, S.A. por las reducciones de peaje en la autopista AP-7 a su paso por Girona, según Convenio.	170
Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje para potenciar el uso de las mismas por vehículos pesados, según Convenios.	173
Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración, por reducciones de peaje según estudios de nuevas necesidades.	176
Para compensar a la sociedad concesionaria de la autopista A Coruña-Carballo por el peaje de los vehículos que utilizan el acceso al puerto de A Coruña, según Convenio.	177

Para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado por desvíos de vehículos pesados y ligeros en itinerarios de la N-240 y N-340.	179
A las sociedades concesionarias por la modificación temporal de las tarifas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 37/2015, de Carreteras.	182
Convenio con los Ayuntamientos de Soria y Golmayo.	184
Convenio con la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Plasencia.	186
Convenio con la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Boecillo.	188
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.	190
Proyecto constructivo puente sobre el río Zadorra a favor de La Puebla de Arganzón	192
Al Ayuntamiento de Icod de Los Vinos para prolongación de la Calle Fray Cristóbal Oramas.	193
Convenio con el Ayuntamiento de Castañeda (Cantabria).	194
A la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	196
Al Ayuntamiento de Soria para la construcción de una pasarela peatonal sobre la SO-20, para conexión del polígono industrial de Soria con el barrio Las Casas.	198
Convenio con el Ayuntamiento de Valencia para la rehabilitación Torre Miramar.	200
Convenio con la Diputación Foral de Álava por obras de ampliación de la AP-1. Enlace de Armiñón.	202
Convenio con el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid para nuevo enlace M-50.	204
2.6.3 OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.	206
Subsidiación de Préstamos convenidos.	215
Ayuda para contribuir a minimizar el impacto económico y social del COVID-19 en los alquileres de vivienda habitual.	219
Ayuda al alquiler de vivienda.	221
Ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual/ Ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables. ...	224
Fomento del parque de vivienda en alquiler.	228
Fomento de la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas.	231
Fomento de la conservación, de la mejora de la seguridad de utilización y de la accesibilidad en viviendas.	234
Fomento de la regeneración y renovación urbana y rural.	237
Ayuda a los jóvenes.	240
Fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad.	243

SEPES. Ciudad Autónoma de Ceuta.....	245
SEPES Ciudad Autónoma de Melilla	248
Comunidad Autónoma de Canarias. Actuaciones complementarias al Plan Estatal de Vivienda en las Islas Canarias.....	251
Canarias. Convenio Reposición Las Chumberas.....	252
Plan 20.000/Plan de vivienda para el alquiler asequible	254
Comunidad Autónoma de Canarias. Renovación y regeneración urbana en Santa María de Guía (zona de Marente)	256
Comunidad Autónoma de Canarias. Renovación y regeneración urbana de Tinasoria, Arrecife, Lanzarote.....	257
Comunidad Autónoma de Canarias. Convenio renovación urbana Las Rehoyas (Las Palmas de Gran Canaria)	258
Bonificación gastos e intereses por concesión de préstamos a arrendatarios en situación de vulnerabilidad por el COVID-19	260
Lorca. Vivienda	262
Las Rehoyas (Las Palmas de Gran Canaria). Renovación urbana.	263
Comunidad Autónoma de Canarias. Al Ayuntamiento de Galdar para la renovación y regeneración urbana del barrio de Becerril.....	264
Lorca (Murcia)	265
Renta básica de emancipación.....	266
Ayuda Estatal Directa a la Entrada, para la adquisición de viviendas (A.E.D.E).....	270
Programas de rehabilitación para la recuperación económica y social.....	273
2.6.4 OBJETIVO ESTRATÉGICO 4.....	275
Actuaciones relacionadas con el 1,5% Cultural.....	279
A CSIC para actualizar el Código Técnico de la Edificación.	282
Al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. Bienales de Arquitectura (española e iberoamericana).	285
A la fundación Caja de Arquitectos, para la elaboración de la web de promoción y difusión de la arquitectura.	287
Fundación Mies van der Rohe.....	289
Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. EUROPAN.	291
Acción Cultural Española. Bienal de Venecia.	293
Fundación General Universidad Politécnica de Madrid. Edificación sostenible.	295
Universidad Castilla-La Mancha.	297
Fundación DOCOMOMO.....	299
Green Building Council- España.	301

Fundación Arquitectura y Sociedad.	304
Fundación Alejandro de la Sota.	306
Fundación Arquitectura Contemporánea.	308
Asociación Culture Care. Open House-Madrid.	310
A la Fundación ICO	312
Al Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España. “UIA International Forum on Affordable Housing. Madrid 2021”	314
A la Fundación Norman Foster.....	316
A la Fundación Caja de Arquitectos. Young Architect Program	318
A la Fundación Miralles	320
A la Asociación Wires	322
Al Consorcio de la Ciudad de Cuenca. Rehabilitación de la Casa del Corregidor para Archivo Municipal.....	324
A la Asociación Municipios del Camino de Santiago. Plan Director.....	326
2.6.5 OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.....	328
Programa para la formación de profesionales en la metodología BIM	332
Formación del sector del transporte por carretera	342
A ANAVE por los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas.	345
Asociación Aula cultural del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	348
Asociación de Padres y Madres del Centro de Educación infantil, para actividades propias del Centro	350
Programa Becas Fulbright.	354
Convenio IGN Observatorio del Ebro Para Investigación en Geofísica.	358
A la Real Sociedad Geográfica.	361
Becas en Astronomía, Geofísica, Geodesia, Geomática y Cartografía.....	364
Becas del CEDEX	367
Programa becas Fulbright de la AESF.....	369
Programa becas Fulbright de AESA	372
Premio Nacional de Ciencias Geográficas	375
Subvenciones para el impulso y desarrollo del Sistema Cartográfico Nacional (SCN)..	377
2.6.6 OBJETIVO ESTRATÉGICO 6.....	379
A la Federación Española de Municipios y Provincias para la difusión e implementación de la Agenda Urbana Española.....	382
A Asentamientos Humanos UNHABITAT.....	384

Instituto Juan de Herrera. Convenio Observatorio Vulnerabilidad Urbana.....	386
Programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española en el marco del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia.....	388
2.7 PLAZO DE VIGENCIA	390
2.8 FINANCIACIÓN.....	390
2.9 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	390
ANEJO: PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA.....	392