

dos meses, a contar desde el día siguiente a la fecha de su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46.1 de la citada Ley 29/1998.

Madrid, 28 de julio de 2008.—El Secretario de Estado de Universidades, Márius Rubiralta i Alcañiz.

13716 *RESOLUCIÓN de 17 de julio de 2008, de la Secretaría General de Política Científica y Tecnológica, por la que se publica el Convenio específico de colaboración entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, para la creación y puesta en marcha del Complejo Tecnológico Aeronáutico.*

El artículo 6 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece en su primer apartado que la Administración General del Estado y los organismos públicos vinculados o dependientes de la misma podrán celebrar convenios de colaboración con los órganos correspondientes de las Administraciones de las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus respectivas competencias. Dentro de este marco de actuación se encuentra la línea puesta en marcha por la Orden ECI/1520/2005 de 26 de mayo (BOE del 28).

Por su parte, el artículo 8.2 de la Ley 30/1992 establece la obligatoriedad de publicar en el Boletín Oficial del Estado y en el Diario Oficial de la Comunidad Autónoma respectiva los convenios de colaboración celebrados entre la administración estatal y las administraciones autonómicas.

En su virtud resuelvo:

Único.—Hacer público el presente convenio específico de colaboración, mediante su inserción en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 17 de julio de 2008.—El Secretario General de Política Científica y Tecnológica, José Manuel Fernández de Labastida y del Olmo.

CONVENIO ESPECÍFICO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA Y LA CONSEJERÍA DE INNOVACIÓN, CIENCIA Y EMPRESA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA PARA LA CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL COMPLEJO TECNOLÓGICO AERONÁUTICO

En Sevilla, a 15 de noviembre de 2006.

REUNIDOS

De una Parte, la Sra. Ministra de Educación y Ciencia, D.ª Mercedes Cabrera Calvo-Sotelo, cargo que ostenta en virtud del nombramiento efectuado por el Real Decreto 464/2006, de 10 de abril (BOE n.º 86, de 11 de abril); actuando en el ejercicio de la competencia atribuida por el Artículo 12.1g) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

De otra, el Excmo. Sr. D. Francisco Vallejo Serrano, Consejero de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, cargo que ostenta en virtud del nombramiento efectuado por Decreto del Presidente 12/2004, de 24 de abril (BOJA n.º 996, de 25 de abril), en el ejercicio de las facultades que le confiere la Ley Orgánica 6/1981 de 30 de diciembre de Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Ambas Partes, en la representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad para obligarse y convenir y

EXPONEN

Primero.—Que el Ministerio de Educación y Ciencia y la Consejería de Innovación Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía (en adelante CICE) desean coordinar sus actuaciones en materia de investigación científica, desarrollo e innovación tecnológica con el objetivo común de promover el desarrollo de una investigación de excelencia que contribuya al avance del conocimiento y a elevar el nivel tecnológico de las empresas, con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos e incrementar la competitividad empresarial.

Segundo.—Que para la consecución de estos objetivos ambas Partes ponen en marcha actuaciones de fomento de la actividad investigadora e innovadora: el Plan Nacional de I+D+I 2004-2007 y el Plan Ingenio 2010 desde la Administración Central y el Plan de Innovación y Modernización de Andalucía desde la Administración de la Junta de Andalucía. Además, ambas Partes coinciden en la necesidad de potenciar la creación de las masas críticas necesarias para afrontar los desafíos que la investigación española en general y la andaluza en particular tiene planteados; propiciar la internacionalización de sus correspondientes grupos y proyectos

de investigación, en especial en el contexto del Espacio Europeo de Investigación; mejorar la transferencia tecnológica al sector empresarial y fomentar la difusión científica y tecnológica.

Tercero.—Que el artículo 149.1.15 de la Constitución, atribuye al Estado la competencia sobre el fomento y la coordinación general de la investigación científica y técnica.

Cuarto.—Que corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía promover la investigación en virtud de las competencias que en dicha materia le confiere el artículo 13.29 de su Estatuto de Autonomía.

Quinto.—Que la Ley 13/1986, de 14 de abril, de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica, creó un marco normativo para promover la coordinación y colaboración entre las distintas Administraciones públicas, universidades, instituciones públicas y empresas privadas en el campo de la investigación y el desarrollo tecnológico. Este Convenio tiene su fundamento, en el artículo 15.1 de la citada Ley 13/1986 de 14 de abril, de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica.

Sexto.—Que las Partes han venido cooperando en diferentes aspectos relacionados con la ciencia y la tecnología como lo atestiguan los Convenios firmados de mutuo acuerdo. Ambas Partes consideran de interés intensificar la coordinación e impulsar actuaciones conjuntas de cooperación que conjuguen los esfuerzos del Plan Nacional de I+D+I, de Ingenio 2010 y del Plan de Innovación y Modernización de Andalucía en áreas de interés común, por entender que ello contribuye al mejor cumplimiento de sus respectivos objetivos.

Y, por consiguiente, ambas Partes suscriben el presente Convenio Específico de Colaboración de conformidad con las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del Convenio.*

1. El objeto del presente Convenio es la creación y puesta en marcha del Complejo Tecnológico Aeronáutico, integrado por un Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada y un Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos, tal como se describe en las memorias que constituyen los anexos n.ºs 1 y 2 a este Convenio (en adelante, las Memorias).

El Complejo Tecnológico Aeronáutico tendrá como objetivo fundamental promocionar actividades de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación, de interés en el campo de la aeronáutica y el espacio. Con ello se pretende, además, potenciar el desarrollo industrial y mejorar la competitividad de las empresas del sector, aumentando su capacidad para desarrollar nuevos equipos y procesos, fomentando y coordinando la colaboración entre las empresas del sector y entre éstas y los agentes ejecutores de actividades de I+D+I para promover proyectos conjuntos entre unas y otros, e impulsar la realización de actividades de formación en la materia.

2. Para conseguir dicho objetivo, se regulan las relaciones entre las Partes en los aspectos relativos a:

La aportación por parte del Ministerio de Educación y Ciencia de dos créditos reembolsables; uno, por importe de 21.000.000 euros, para la financiación anticipada de las actividades de construcción y puesta en marcha del Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada, y otro, de 82.000.000 euros, para la financiación anticipada de las actividades de construcción y puesta en marcha del Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos. En ambos casos, según se describe en las correspondientes Memorias.

La ejecución por la CICE de las actividades descritas en las Memorias y de acuerdo a la cláusula segunda siguiente.

Segunda. *Compromisos de las Partes.*—El Ministerio de Educación y Ciencia se compromete a:

1. Realizar su aportación a la CICE, por la indicada cantidad global de 103.000.000 euros en forma de crédito reembolsable, de manera anticipada a la ejecución de las actividades a realizar.

2. Controlar y supervisar a través de la Comisión de Seguimiento de este Convenio, en los términos señalados en su cláusula quinta, que las actividades descritas en la Memoria progresan adecuadamente, se mantienen en los límites establecidos y se alcanzan los objetivos programados.

3. Participar con su personal especializado y en la medida de sus posibilidades, pero al menos una vez al año, en las jornadas que se realicen con el objetivo de potenciar la transferencia de tecnología.

La CICE, por su parte, se compromete a:

4. Desarrollar todo lo expuesto en las Memorias.

5. Aplicar los fondos recibidos a las actuaciones y actividades descritas en las Memorias y realizar la justificación de dichas actuaciones financiadas, en los términos establecidos en la cláusula sexta de este Convenio.

6. Incluir la leyenda «CON FINANCIACIÓN DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA» en la publicidad y carteles explicativos de las

obras de construcción del Complejo Tecnológico Aeronáutico y mientras duren éstas. Una vez acabadas las obras, deberá recordarse la colaboración del Ministerio de Educación y Ciencia con la CICE mediante una placa o soporte similar, a criterio de ésta y en lugar visible del Complejo.

7. Organizar, al menos una vez al año, una jornada de promoción de la transferencia de tecnología y de difusión de los diferentes programas existentes al efecto en el Ministerio de Educación y Ciencia y en otras instancias especializadas y que será dirigida al entorno empresarial y universitario. Para ello podrá contar siempre con el compromiso de asistencia dentro de sus posibilidades del Ministerio de Educación y Ciencia y de sus especialistas, tal como ha quedado señalado más arriba.

8. Promocionar y dar a conocer las posibilidades de actuaciones coordinadas, como las correspondientes a este Convenio, en los foros más adecuados según criterio de la CICE, al objeto de promoverlas.

Tercera. *Financiación del Convenio.*

1. El Ministerio de Educación y Ciencia financiará anticipadamente, con la cantidad global de 103.000.000 euros, la ejecución de las actividades establecidas en las Memorias, a la firma del Convenio y según lo señalado en la cláusula segunda, punto 1, siempre de acuerdo a la normativa correspondiente que le sea de aplicación. La CICE se responsabilizará de la aplicación de estos fondos a lo establecido en este Convenio.

2. La financiación del Ministerio de Educación y Ciencia se hará efectiva a través de un anticipo reembolsable a la Junta de Andalucía, con cargo a la aplicación presupuestaria 18.06.463B.8, y a pagar en 2006.

3. Los ingresos se efectuarán en la cuenta general de la Junta de Andalucía n.º 9000.0057.60.0350050017.

4. Este préstamo, tendrá un tipo de interés del 0%, un periodo de carencia de 5 años desde el siguiente al de concesión del préstamo y un periodo de reembolso de 10 años, que deberá realizarse del siguiente modo: el principal entre el año 2012 y el año 2021 con una cuota de amortización anual de 10.300.000 euros.

Cuarta. *Reembolso del anticipo reembolsable.*

1. La CICE se compromete a realizar el reembolso del préstamo al Tesoro Público. Éste se efectuara conforme a lo dispuesto en la Orden PRE/3662/2003, de 29/12/2003 por la que se regula un nuevo procedimiento de recaudación de los ingresos no tributarios recaudados por las Delegaciones de Economía y Hacienda y de los ingresos en efectivo en las sucursales de la Caja General de Depósitos encuadradas en las mismas (B.O.E. de 31/12/2003), en el concepto «Ingresos no tributarios. Ejercicios cerrados operaciones financieras», con una referencia al Ministerio, al Convenio y a la anualidad a que corresponde.

2. El incumplimiento de la obligación de reembolso dará lugar al reintegro del importe percibido, más los correspondientes intereses de demora.

3. No obstante, se producirá la devolución anticipada del préstamo, junto con los intereses de demora a que se ha hecho referencia con anterioridad, en los siguientes casos:

Si se cancelase total o parcialmente el Proyecto por causas imputables a la CICE o sus subcontratistas.

Si, a juicio de la Comisión de Seguimiento descrita en la cláusula quinta, es necesaria una menor cantidad de financiación que la prestada, por el importe no necesario.

Quinta. *Comisión de seguimiento.*

1. El seguimiento del presente Convenio lo efectuará una Comisión integrada por cinco miembros: dos representantes de la CICE, uno de los cuales actuará como Secretario, nombrados por el Secretario General de Universidades, Investigación y Tecnología de la mencionada Consejería y tres representantes de la otra Parte: dos del Ministerio de Educación y Ciencia, uno de los cuales actuará como Presidente, nombrados por el Director General de Política Tecnológica y un representante de la Delegación del Gobierno en Andalucía. En lo no contemplado por esta cláusula se estará a lo dispuesto por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común sobre órganos colegiados.

2. Una vez firmado el Convenio y en el plazo máximo de un mes desde la fecha de dicha firma, cada Parte nombrará a sus comisionados y lo comunicará a la otra Parte. Corresponde al Presidente la gestión con la Delegación del Gobierno para el nombramiento de su representante. Para la sustitución de los miembros de la Comisión bastará con la comunicación a la otra Parte, previa a la celebración de la reunión.

3. La convocatoria ordinaria se realizará por el Secretario por indicación del Presidente, comunicándose el Orden del Día con un mínimo de un mes de antelación a la fecha de la reunión.

4. Para el cumplimiento de sus objetivos, la Comisión se reunirá, al menos, una vez al año en sesión ordinaria y cuantas veces lo solicite alguna de las Partes en sesión extraordinaria.

5. Se considerará constituida la Comisión cuando estén presentes las dos Partes, siendo una de ellas el Presidente o persona en quien delegue y por la otra Parte el Secretario o quien sea delegado por él.

6. Los acuerdos se tomarán por mayoría simple, y en caso de empate el Presidente por sí, o por representación, determinará con su voto de calidad la decisión que considere pertinente.

7. La Comisión podrá recabar excepcionalmente una opinión especializada en aquellos casos en los que sea necesario por la naturaleza del tema. Esta opinión no será vinculante.

8. Esta Comisión tendrá como funciones:

a) Efectuar el seguimiento de las actuaciones y actividades, realizadas y en curso, para comprobar que progresan adecuadamente y en los términos del Convenio. A estos efectos la Comisión podrá recabar la información que sea razonable para constatarlo y tanto en los aspectos científicos y técnicos como en los económicos y organizativos. Corresponde a la CICE garantizar la disponibilidad de la información.

b) Aprobar modificaciones del Convenio, mediante las medidas de cualquier naturaleza que se consideren oportunas para mejorarlo o para garantizar su adecuado desarrollo, dentro de las posibilidades que otorga la legalidad vigente en cada caso.

c) Resolver las dudas y controversias que pudieran surgir en la aplicación e interpretación de sus cláusulas, siempre dentro de la legalidad vigente.

d) Recibir el Informe de Seguimiento justificativo de los gastos efectuados y de los objetivos alcanzados, según se detalla en la cláusula sexta siguiente, y entregarlo, informado por la Comisión en cuanto al cumplimiento de los aspectos técnicos del Convenio, a la unidad concedente para su revisión y eventual aprobación.

e) Cualquiera otra que se derive de la ejecución del Convenio y en el espíritu de éste.

Sexta. *Justificación del crédito y memoria de justificación.*

1. La CICE se compromete a cumplir los requisitos que en cuanto a justificación de créditos reembolsables se exigen a los beneficiarios en la normativa que le sea de aplicación.

2. La CICE se compromete a la presentación de la justificación de las actuaciones realizadas con cargo a la financiación recibida en el plazo de tres meses contados a partir de la fecha en que termine el período estipulado para ejecutar lo financiado según la cláusula séptima.

3. Dicha presentación se hará ante la Comisión de seguimiento regulada en la cláusula quinta de este Convenio y la solicitud de justificación estará acompañada por la siguiente documentación:

Memoria descriptiva de las actividades realizadas.

Memoria económica de los gastos efectuados.

Relación detallada de los documentos justificativos de cada gasto y del pago correspondiente, indicando su lugar de custodia.

4. La CICE deberá someterse, en relación con este Convenio, a las actuaciones de comprobación y de control financiero que corresponden al órgano concedente del crédito, a la Intervención General de la Administración del Estado, y a las previstas en la legislación aplicable del Tribunal de Cuentas, al que facilitará cuanta información sea requerida al efecto.

Séptima. *Vigencia y resolución.*

1. El presente Convenio entrará en vigor a su firma por ambas Partes y la vigencia se extenderá hasta la realización de las actividades para la que se concede el crédito, actividades que se ejecutarán en el plazo máximo de tres años desde el siguiente al de la firma del Convenio.

2. Podrá resolverse este Convenio antes del plazo previsto por mutuo acuerdo de las Partes, por incumplimiento o por denuncia de alguna de ellas. En los dos últimos supuestos, la Parte que desee resolver el Convenio deberá notificarlo por escrito a la otra con dos meses de antelación.

3. A partir de 2009, fecha en que finalizarán las inversiones objeto de este Convenio, se podrá firmar otro Convenio de colaboración sobre la materia.

Octava. *Régimen jurídico y resolución de controversias.*

1. Este Convenio es de los previstos en el artículo 3.1 c) del Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por lo que queda fuera de su ámbito de aplicación, sin perjuicio de la aplicación de los principios contenidos en dicha Ley para resolver las dudas y lagunas que pudieran presentarse. Y se realiza al amparo de lo establecido en la disposición adicional decimotercera de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Este Convenio tiene su fundamento, en el artículo 15.1 de la citada Ley 13/1986 de 14 de abril, de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica.

3. La resolución de las controversias que pudieran plantearse sobre la interpretación y ejecución del presente Convenio deberán solventarse por mutuo acuerdo de las Partes, en el seno de la Comisión de Seguimiento prevista en la cláusula quinta. Si no pudiera alcanzarse dicho acuerdo, las posibles controversias deberán ser resueltas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Novena. *Publicidad del Convenio.*

1. Se deberá hacer constar por la CICE la colaboración del Ministerio de Educación y Ciencia, en todas las actividades editoriales, informativas o promocionales en relación con las actuaciones contempladas en este Convenio, especialmente lo establecido más arriba en cuanto a la construcción del Complejo Tecnológico Aeronáutico.

2. El presente Convenio será publicado en el Boletín Oficial del Estado y en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Y en prueba de conformidad, ambas Partes firman el presente Convenio en duplicado ejemplar y a un solo efecto en la fecha y lugar mencionados en el encabezamiento.—La Ministra de Educación y Ciencia, Mercedes Cabrera Calvo-Sotelo.—El Consejero de Innovación, Ciencia y Empresa, Francisco Vallejo Serrano.

ANEXO 1

Memoria descriptiva y justificativa de la creación del Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada

El Plan de Innovación y Modernización de Andalucía se marca entre sus objetivos potenciar las infraestructuras tecnológicas de Andalucía a través, entre otras acciones, del impulso a la creación y transformación de Centros Tecnológicos.

En esta línea, la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa tiene la intención de crear y poner en marcha un Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada, con el objetivo fundamental promocionar actividades de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación de interés en el campo de la aeronáutica y el espacio, potenciar el desarrollo industrial y mejorar la competitividad de las empresas del sector, aumentar su capacidad para desarrollar nuevos equipos y procesos, fomentar y coordinar la colaboración entre las empresas del sector y entre éstas y los agentes ejecutores de actividades de I+D+I para promover proyectos conjuntos entre unas y otros, e impulsar la realización de actividades de formación en la materia.

1. *Introducción.*—El sector aeronáutico es un sector de alta tecnología y empleo cualificado que actúa, a través de la transferencia de tecnología, como impulsor de otros sectores industriales. Estas razones, unidas al volumen económico que mueve y a su carácter de impulsor de tecnologías innovadoras, hacen que los países avanzados y, en particular, la Unión Europea, lo consideren un sector de primer nivel de importancia industrial. En su creación y potenciación, las Administraciones públicas han jugado históricamente un papel fundamental a través de los programas de adquisiciones y del apoyo aportado a la industria por los centros públicos de I+D.

A nivel mundial el sector aeronáutico europeo pasa por momentos de especial importancia. Esta situación es el resultado de la política industrial europea en el sector y del éxito de los programas Airbus, EFA y de desarrollo de turborreactores. En este contexto nuestro país tuvo la visión de apoyar y promover al sector aeronáutico desde sus inicios y finalmente de participar en la creación de empresas nacionales del sector.

Andalucía, por su parte, ha sido desde los orígenes de la aviación una de las regiones con mayor tradición aeronáutica y peso en el sector.

Sin embargo, frente a la favorable situación actual del sector aeronáutico, dos posibles amenazas a su continuidad o, al menos, pujanza deben tenerse en cuenta. Por un lado, y como consecuencia de los actuales procesos de globalización industrial, las grandes empresas de montaje de aeronaves, que actúan como empresas tractoras del sector, pueden aplicar criterios de deslocalización de las plantas de montaje en busca de menores costes de obra. Por otro, las industrias auxiliares de primer nivel tienden a trabajar con criterios de riesgo compartido con las empresas tractoras en los contratos de larga duración. Esta situación obliga a las empresas auxiliares, independientemente de su nivel en la cadena de valor, a mantener una política de progresiva reducción de los costes de fabricación.

En ambos casos la reducción de los costes de producción, manteniendo la productividad, solo puede seguirse a través de programas de I+D+I, conducentes a la introducción de nuevos materiales de menor coste y a la mejora de las técnicas de los procesos de fabricación y ensayo. En todo caso las industrias de los sectores de alta tecnología deben blindarse con capacidades de I+D+I y ensayo o arriesgarse a desaparecer.

Frente a esta situación las Administraciones Públicas deben jugar un importante papel de apoyo tecnológico a las industrias del sector, aportando medios y capacidades de I+D+I y ensayo, a través de Centros Tecnológicos especializados.

El sector aeronáutico español ha reforzado su posición internacional con los procesos de fusión con las empresas europeas, pero al mismo tiempo se enfrenta al riesgo de la pérdida de capacidades de diseño, desarrollo e I+D+I de nuevos productos, que pueden ser transferidos por las grandes empresas a otras regiones europeas.

2. *Justificación.*—La última feria de Le Bourget (París, junio de 2005) ha puesto de manifiesto que Andalucía, junto con Toulouse (Francia) y Hamburgo (Alemania), constituyen los puntos de referencia de la industria aeroespacial europea. Pero, a pesar de esta posición de privilegio en lo que a desarrollo del sector se refiere, el sistema de economía global en el que vivimos demanda, de manera continuada, la puesta en marcha de nuevas estrategias capaces de incrementar la generación de conocimiento, el desarrollo tecnológico, la innovación y, a la postre, la competitividad de las empresas.

En todo este proceso las Administraciones públicas pueden desempeñar un importante papel de apoyo tecnológico, aportando medios y capacidades de I+D y ensayo, sobre todo a través de centros tecnológicos especializados.

En esa línea, el modelo de desarrollo aeronáutico diseñado por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía contempla una serie de actividades dirigidas al impulso definitivo del sector, entre las que destacan las dedicadas a establecer una mayor conexión entre los tejidos productivo e investigador, con especial referencia a las Universidades, con la idea de conformar lo que se ha dado en llamar un sistema de producción o industria del conocimiento capaz de transformar los productos y servicios tradicionales en nuevos productos con mayor valor añadido, mediante la aplicación de los resultados científicos y tecnológicos obtenidos a través de la investigación.

Para propiciar esa conexión, el propio modelo apuesta de forma clara por la creación de centros tecnológicos, concebidos como espacios en los que converjan ambos subsistemas, lo que permite establecer cauces de comunicación permanentes entre el mundo empresarial y el académico, a la vez que facilitan el desarrollo de actuaciones encaminadas a lograr un equilibrio entre la demanda y la oferta de ambas partes.

Desde los anteriores planteamientos, la creación de este Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada se justifica, entre otras, por las siguientes razones:

Se crea un espacio idóneo en el que integrar y coordinar las actividades de investigación, desarrollo e innovación que actualmente se vienen realizando en universidades y otras instancias con capacidad investigadora y en las que participan destacados especialistas.

Se establece una estructura sólida que potencia el desarrollo de proyectos colaborativos entre las personas e instituciones antes citadas.

Se impulsa la transferencia del conocimiento, al establecerse un mayor contacto entre los entornos industrial y científico o, dicho de otra forma, entre las necesidades de las empresas y las soluciones que el mundo de la ciencia puede aportar.

Se estimula la creación de empresas de base tecnológica y Spin-Offs, tanto empresariales como académicas, al amparo del propio Centro Tecnológico.

Se amplían las posibilidades de internacionalización y comercialización de los resultados de la investigación y, en consecuencia, la posición del sector aeroespacial, tanto a escala europea como a nivel mundial.

3. *Descripción del Centro.*—De diversos estudios de necesidades actuales planteadas por la industria aeronáutica en Andalucía, así como de potenciales demandas para el desarrollo de los programas aeronáuticos que en un futuro próximo puedan ponerse en marcha, se deduce que inicialmente, y con independencia de que luego puedan ampliarse en función de la demanda del sector, el Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada deberá dotarse de las siguientes capacidades:

Fase inicial de puesta en servicio:

Centro de Materiales Compuestos.
Centro de Materiales Metálicos.
Centro de Ensayos Estructurales.
Centro de Desarrollo y Ensayos de Sistemas y Equipos Electrónicos Aeronáuticos.

Centro de Ensayos Ambientales Extremos.

Departamento de Ingeniería y Diseño.

Departamento de Gestión y Calidad.

Fase posterior:

Centro de Ensayos Acústicos.

Centro de Ensayos frente a Rayos.

Centro de Comportamiento frente al Fuego.

Centro de Confortabilidad de Aeronaves.

3.1 Centro de Materiales Compuestos.—Las actividades a establecer serán las de:

Desarrollo de nuevos materiales compuestos estructurados básicos.

Desarrollo de nuevos procesos de fabricación.

Caracterización del comportamiento del material y la pieza en relación con su ambiente de trabajo.

Desarrollo de nuevos sistemas de inspección por Métodos no destructivos de estructuras.

Técnicas de simulación de procesos.

Desarrollo de técnicas de corte y mecanizado de materiales compuestos.

Diseño de útiles de bajo coste.

Introducción de material auxiliar reutilizable en los procesos de fabricación.

Técnicas de reciclaje de materiales.

Desarrollo de maquinaria específica de fabricación.

Desarrollo de herramientas informáticas de interface entre el diseño y la fabricación.

3.2 Centro de Materiales Metálicos.—Las actividades a establecer serán las de:

Desarrollo de nuevas aleaciones básicas (en especial de aluminio y de titanio).

Desarrollo y mejora de los procesos de fabricación e integración.

Caracterización del comportamiento del material y la pieza en relación con su ambiente de trabajo.

Técnicas de activación superficial para encolados estructurales.

Desarrollo y mejora de los procesos de unión e integración de piezas por soldadura.

Desarrollo de técnicas de conformado superplástico y adhesión por difusión.

Técnicas de pulvimetalurgia.

3.3 Centro de Ensayos Estructurales.—Las actividades a establecer serán las de:

Ensayos estructurales estáticos y FAL sobre prototipos de avión completo.

Ensayos de vibraciones sobre avión completo en tierra.

Ensayos estructurales de partes integradas de avión (por ejemplo del ala).

Ensayos de componentes estructurales de gran tamaño (por ejemplo capots).

Ensayos de impacto de pájaro.

Ensayos de impacto de hielo.

Ensayos de fatiga del tren de aterrizaje.

Ensayos estructurales para industrias de otros sectores.

3.4 Centro de Desarrollo y Ensayos de Sistemas y Equipos Electrónicos Aeronáuticos.—Las actividades a establecer serán las de:

Aviónica (hardware y software).

Sistemas automáticos de ensayo e integración de sistemas en los aviones.

Sistemas de alimentación de potencia.

3.5 Centro de Ensayos Ambientales Extremos.—Las actividades a establecer serán las de:

Pruebas a subconjuntos y equipos aeronáuticos a grandes gradientes de temperatura y vibración.

3.6 Departamento de Ingeniería y Diseño.—Las actividades a establecer serán las de:

Simulación de componentes y sistemas.

Predefinición de ensayos.

Soporte a la producción propia y externa.

Análisis y diseño de componentes.

CAD-CAM.

Simulación de procesos.

3.7 Departamento de Gestión y Calidad.—Las actividades a establecer serán las de:

Gestión interna de la Calidad del Centro.

Auditorias internas y externas.

Soporte a empresas auxiliares aeronáuticas.

Gestión de la documentación.

Coordinación de la formación interna y externa.

4. *Efectos esperados.*—Con la puesta en marcha del Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada se espera, en última instancia, contribuir de

forma destacada a la mejora de la competitividad de las empresas del sector, mediante el impulso de la creación de conocimiento, la gestión de la propiedad intelectual de la I+D+I y la innovación tecnológica.

De forma directa, el Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada contribuirá con su actividad al diseño de desarrollos y técnicas que permitan mejorar y dar respuestas innovadoras a los problemas de la industria aeroespacial, a la vez que anticiparse, con visión de futuro a las nuevas necesidades.

Esta actividad del centro deberá traducirse en la generación de patentes, la formalización de contratos que fomenten la creación de empleo de alto valor, la consolidación del sector y la creación de empresas de base tecnológica que, partiendo de un alto valor añadido en su aportación al sector, sean garantía de futuro tecnológico de la actividad aeronáutica en la región.

5. *Presupuesto.*—A continuación se describe el presupuesto de contrata de la construcción y equipamiento del Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada en la fase inicial de puesta en servicio.

N.º	Concepto	Superficie — m²	Coste equipamiento — Euros	Coste construcción — Euros
1	Centro de Materiales Compuestos . .	1.500	4.000.000	1.800.000
2	Centro de Materiales Metálicos	1.000	300.000	1.200.000
3	Centro de Ensayos Estructurales . . .	500	6.900.000	1.000.000
4	Centro de Equipos Electrónicos	200	1.500.000	240.000
5	Centro de Ensayos Ambientales	300	1.600.000	360.000
6	Departamento Ingeniería y Diseño . .	200	1.000.000	240.000
7	Departamento Gestión y Calidad . . .	300	500.000	360.000
	Total	4.000	15.800.000	5.200.000

Total: 21.000.000 €.

6. *Miembros participantes.*—La propiedad patrimonial del Centro será de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa.

Está previsto que el Centro se ubique en el Parque Tecnológico Aeroespacial de Sevilla (Aerópolis), por lo que se debe proceder a la elección de la parcela, a su reserva y posterior compra. Teniendo en cuenta la edificabilidad permitida en el Parque y los requerimientos adicionales de suelo, se trabajará sobre la hipótesis de un edificio de 4.000 m² construidos, de acuerdo con el modelo propuesto por la propia Consejería para los Centros Tecnológicos Avanzados.

Una vez construido y equipado el Centro será cedido en uso a una Entidad Gestora a crear.

La Entidad Gestora adoptará la forma jurídica de Fundación Privada, y en su patronato podrían incluirse las siguientes empresas, entidades e instituciones:

Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía.
Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.
Universidad de Sevilla.
Corporación Tecnológica de Andalucía.
EADS-CASA.
Airbus.
SACESA.

Se está trabajando activamente para asegurar que posteriormente se incorporen a la Fundación empresas como INDRA u otras de interés para el éxito del Centro.

ANEXO 2

Memoria descriptiva y justificativa de la creación del Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos

1. *Introducción.*—Andalucía se ha convertido en uno de los principales polos de la industria aeronáutica europea, lo que ha hecho que algunas de las empresas más importantes del sector, hayan trasladado a nuestra Comunidad parte de sus programas de producción.

Este auge de la industria aeronáutica en la región puede explicarse como consecuencia de las actuaciones de impulso al sector que ha puesto en marcha el Gobierno Andaluz con el apoyo del Gobierno Central, por cuanto que tiene la consideración de estratégico para el desarrollo de Andalucía. Se trata de actuaciones que han combinado la creación de líneas de incentivos específicamente dirigidos a empresas con la potenciación de la investigación, el desarrollo tecnológico y la transferencia de tecnología.

En esa línea de potenciación de lo que hemos dado en llamar «industria del conocimiento» en relación con el sector aeronáutico se insertan,

entre otras acciones, la creación de espacios tecnológicos especialmente enfocados hacia la industria aeronáutica, como es el caso del Parque Tecnológico Aeronáutico de Sevilla (AERÓPOLIS), el diseño y puesta en marcha del Centro de Tecnología Aeroespacial Avanzada que se describe en el Anexo I de este Convenio, o el fortalecimiento de las enseñanzas de ingeniería, con la implantación de los estudios de ingeniería aeronáutica en la Universidad de Sevilla.

La creación del Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos al que se refiere esta memoria viene a completar el ciclo de la industria aeronáutica en Andalucía, al proveer al sector de unas instalaciones tecnológicamente muy avanzadas que permitan la investigación y la innovación en el campo del entrenamiento tanto de los pilotos como de los mecánicos de los aviones que produzca dicha industria, factor fundamental en el sector aeronáutico.

Es deseo de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa que este Centro se instale en Sevilla con objeto no solo de complementar las instalaciones existentes, sino también y de manera prioritaria, de asegurar que el nivel tecnológico de estas instalaciones sea puntero en su campo.

2. *Justificación.*—La finalidad del proyecto de creación de este Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos es contribuir a la consolidación de Andalucía como elemento fundamental de la I+D+I aeronáutica y, con ello, como tercer polo aeronáutico europeo, junto con Toulouse y Hamburgo, a través de la creación y puesta en marcha de unas infraestructuras tecnológicas que permita incorporar todos los avances y estar a la vanguardia en la formación que utiliza este tipo de recursos y en los equipos complejos asociados que la hacen posible.

Al mismo tiempo, se pretende servir de plataforma real para el desarrollo de un sistema integral de entrenamiento de tripulaciones de aviones que dé servicio a la demanda que puede generar el desarrollo alcanzado por las industrias del sector aeronáutico en Andalucía.

En concreto, la creación del Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos responde o viene justificada por la necesidad de alcanzar los siguientes objetivos:

Dotar a la industria aeronáutica andaluza y, por extensión, a la española de los medios humanos y tecnológicos necesarios para ser líder mundial en el entrenamiento de tripulaciones y pilotos de aviones, contando con el concurso de la Universidad y de los Centros Tecnológicos que puedan estar relacionados con la actividad del Centro de Simuladores.

Ser el polo de desarrollo de sistemas avanzados de enseñanza, impulsando la generación y transferencia de conocimiento y el desarrollo de tecnología al facilitar que las industrias auxiliares del sector aeronáutico puedan probar y mejorar sus productos de entrenamiento.

Impulsar, a través de la elaboración de especificaciones basadas en las necesidades que genere la actividad del Centro, el desarrollo, la innovación y la mejora de los simuladores de vuelo y otros dispositivos de entrenamiento de pilotos y tripulaciones de aviones, contando para ello con el concurso de las Universidades y otros Centros Tecnológicos.

Desarrollar, en forma de centro de excelencia, las infraestructuras para proporcionar servicios de entrenamiento de pilotos y tripulaciones de aviones acordes con el estado del arte actual, a la vez que posicionarse estratégicamente a la industria aeronáutica andaluza y española de cara a futuros Programas.

Mejorar la competitividad del sector generando sinergias entre las empresas implicadas en las líneas de montaje, los centros de entrega y los centros de ensayo.

3. *Descripción del centro.*—Buscando una óptima utilización de los recursos disponibles, el proyecto ampliará las capacidades actuales del Centro de EDAS-CASA existente en Sevilla, dotándolo de los dispositivos de entrenamiento que hay que desarrollar específicamente: FMS, FTD, M/FTD, CMOS, PTTs, CBT y técnicas de interconexión de simuladores (HLA).

La ampliación de esas capacidades implica introducir las siguientes mejoras:

Área de Innovación tecnológica: Uno de los grandes retos en el campo del entrenamiento de aviones es la obsolescencia de los sistemas y las metodologías de enseñanza utilizadas dado el largo ciclo de vida de los aviones. Se pretende utilizar este proyecto para crear una infraestructura que permita mantener el liderazgo en este campo, creando una unidad de I+D de la enseñanza y abriendo las puertas a la colaboración con la Universidad y empresas proveedoras de productos para la formación de pilotos y mecánicos de aviones, con el fin de experimentar y probar nuevos desarrollos en este campo, a la vez que fomentar la movilidad del conocimiento.

Simuladores de Misión (FMS): Se pretende desarrollar unos simuladores de misión certificados civilmente de nivel D. Esto permitirá obtener habilitaciones de tipo A a los pilotos utilizando el concepto ZFTT (Zero Flight Time Training), esto es, todos los perfiles de vuelo se realizarán en simulador y sólo será necesario que cada tripulación realice un día más de vuelo en los que practique, ya con el avión real, varios despegues y aterrizajes.

Dispositivos de Entrenamiento: En este caso, se trata de desarrollar dispositivos de entrenamiento específicos para tareas de gran complejidad en las que no bastaría un entrenamiento teórico o basado en cursos interactivos por ordenador (CBT), sino que necesitan un entorno más realista, pero que son inabordable en caso de tener que utilizar un avión real.

La introducción de las mejoras antes referidas requiere implementar los siguientes desarrollos:

1. Simulador de nivel D con capacidad táctica.
2. Entrenador de Cabina de Carga (CHT).
3. Sistema de Enseñanza Asistida por Ordenador (CBT).
4. Simulador de procedimientos de mantenimiento en cabina (CMOS).
5. Entrenador para el sistema de monitorización integrada del avión (ECAM).
6. Dispositivo de entrenamiento para vuelo y mantenimiento (MFTD).
7. Software de gestión del Centro de Entrenamiento.

Para alojar los equipos e instalaciones destinadas a proporcionar dichos servicios y desarrollos se ha contemplado la construcción de un edificio consistente en una planta baja y dos plantas adicionales, en las que se diferenciarán las siguientes zonas:

Zona de docencia, que comprenderá las áreas en las que irán ubicados los diferentes tipos de simuladores y dispositivos de entrenamiento, aulas de instrucción, salas de estudio y biblioteca.

Departamento de I+D, equipado para realizar los desarrollos de investigación de equipos, software, y diseños de técnicas de enseñanzas que se aplicarán en el Centro.

Sala de Realidad Virtual, vinculada al Departamento de I+D. En ella, además de probar los desarrollos de tecnología avanzada que produzca el Centro, como modelos tridimensionales, elementos de visualización estereoscópica, guantes táctiles, etc., se podrán realizar actividades de enseñanza sobre modelos virtuales de aviones.

Área de gestión, que incluirá las oficinas de la dirección y gerencia del centro, las oficinas de instructores y la zona de administración.

Sala de videoconferencias.

Instalaciones auxiliares y de mantenimiento, como unidades hidráulicas para el funcionamiento de los simuladores, almacenes, talleres y cuadros eléctricos, etc.

Zona de descanso y cafetería.

4. *Efectos esperados.*—Los efectos esperados de la puesta en funcionamiento de un centro como el que se proyecta pueden considerarse a dos niveles diferentes; uno directo, que está relacionado con la actividad propia del centro, esto es, el entrenamiento de pilotos y tripulaciones de aviones; y otro indirecto, que tiene que ver con la puesta a punto de los medios que el centro utiliza para la consecución de sus fines, es decir, con el desarrollo, actualización y mejora tanto de los equipos como de las técnicas de enseñanza.

Con respecto al entrenamiento de pilotos y tripulaciones, se espera que la actividad del centro contribuya a mejorar el desarrollo de técnicas y operaciones de vuelo, tanto habituales como de alta especificidad (abastecimiento en vuelo, lanzamiento de cargas, vuelos a baja altura, etc.), con lo que se logrará mayor eficacia, mejores índices de éxito, aumento de la seguridad y reducción de la siniestralidad.

No obstante lo anterior, desde el punto de vista de la I+D+I, es en relación con lo que antes se ha llamado «efectos indirectos» donde la puesta en funcionamiento de este Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos puede aportar un mayor valor añadido, pues, a nadie se le oculta que detrás de una infraestructura como la proyectada hay todo un entramado tecnológico de primer orden, que afecta tanto a los aspectos de ingeniería electromecánica como a los de la informática en los que se fundamenta el funcionamiento de los propios simuladores. Asimismo, existe un importante componente pedagógico, que tiene que ver con el modo o las técnicas utilizadas para conseguir los mejores resultados en el entrenamiento de los pilotos y las tripulaciones.

En consecuencia, de la entrada en funcionamiento del Centro podrá resultar la generación de desarrollos tecnológicos avanzados en los diferentes campos de la ingeniería que están relacionados con su actividad, tales como producción industrial y aeronáutica, electromecánica o ingeniería computacional.

El diseño y ejecución de estos desarrollos contribuirá a la creación de sinergias entre el propio Centro y otros Centros Tecnológicos afines. Asimismo, servirá como estímulo para el desarrollo de industrias complementarias y auxiliares. Todo ello, con vistas a la generación de nuevos modelos de simuladores de la más alta tecnología y con capacidades de operación avanzada.

También de especial importancia puede resultar la participación de las Universidades en el proyecto en lo que se refiere, por una parte, al impulso de la investigación y el desarrollo tecnológico con especial incidencia en la generación de patentes y/o la creación de empresas de base tecnológica en las áreas de ingeniería antes citadas y en otras áreas rela-

cionadas con el desarrollo de software específico, el tratamiento de la imagen y el sonido, y la recreación virtual de escenarios de operaciones, entre otras. Todo ello, sin olvidar la parte que se refiere al diseño, puesta a punto y valoración de nuevas e innovadoras estrategias de enseñanza.

En definitiva, se espera que la actividad del Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos contribuya a crear un polo tecnológico en donde, partiendo del análisis de las características y necesidades de las estrategias empleadas para el entrenamiento de pilotos y tripulaciones de aviones, tanto empresas como Universidades podrán intervenir en el desarrollo de nuevos dispositivos de entrenamiento que permitan mejorar las técnicas, las metodologías y cualesquiera de los diferentes procesos asociados al propio entrenamiento.

La creación de sinergias entre el Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento de Pilotos que se pretende crear y otros actores del sistema de I+D+I, como pueden ser otros Centros Tecnológicos, las Universidades o industrias complementarias y/o auxiliares del sector propiciará la generación de nuevos conocimientos y su puesta en valor, a través de la transferencia de tecnología, tanto entre las Universidades y las empresas como entre las propias empresas. Asimismo, propiciará la transferencia de los conocimientos y mejoras desarrollados dentro del propio área de los simuladores de vuelo hacia otros sectores como el de la informática, la automoción, o el transporte terrestre o naval.

En atención a todo lo anterior, la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa está interesada en establecer un área de I+D del entrenamiento en este centro de excelencia a fin de preservar el liderazgo que se pretende obtener con este proyecto y garantizar que la innovación se mantendrá durante años, redundando en beneficio de todas las empresas y organismos que participen en este proyecto o aquellas que se asocien a dicha iniciativa con posterioridad.

5. *Presupuesto.*—La tabla adjunta muestra la estimación presupuestaria del proyecto y su distribución anual.

El Coste principal de la inversión se corresponde con los simuladores de vuelo, siendo necesario realizar pagos avanzados a los diferentes proveedores dado el volumen de la inversión. Nótese que aunque el primer simulador no entrará en funcionamiento hasta el año 2009, el proceso de inversiones ha de comenzar en 2006, dado que es necesario realizar instalación y pruebas, no sólo de los simuladores, sino de los distintos elementos asociados, como talleres de mantenimiento, transformadores dedicados, etc.

Concepto	2006	2007	2008	2009	Total
1. Infraestructuras	690	2.745	3.790		7.225
2. Equipamiento básico			2.000		2.000
3. Simuladores y dispositivos de entrenamiento	2.050	14.015	24.950	29.200	70.215
4. Gestión del proyecto	160	540	820	1.040	2.570
Total	2.900	17.300	31.560	30.240	82.000

6. *Miembros participantes.*—La propiedad patrimonial del Centro será de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa.

Está previsto que el Centro se ubique en las inmediaciones de las instalaciones de EADS-CASA de San Pablo (Sevilla), por lo que se debe proceder a la elección de la parcela, a su reserva y posterior compra. Se trabajará sobre la hipótesis de un edificio de 4.130 m² construidos, de acuerdo con el modelo propuesto por la propia Consejería para los Centros Tecnológicos Avanzados.

Una vez construido y equipado el Centro será cedido a la empresa EADS-CASA bajo las condiciones de precio, plazo y uso que se determinen.

13717 RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2008, de la Secretaría de Estado de Investigación, por la que se modifica la de 11 de abril de 2008, por la que se conceden subvenciones para la contratación de doctores y tecnólogos por empresas, centros tecnológicos y asociaciones empresariales (Programa Torres Quevedo).

La Orden ECI/3145/2005, de 3 de octubre del Ministerio de Educación y Ciencia (BOE de 11 de octubre), establece las bases reguladoras de la concesión de ayudas correspondientes al Programa Torres Quevedo para la contratación de personal de I+D (doctores y tecnólogos) en empresas, centros tecnológicos y asociaciones empresariales.

La Resolución de 16 de octubre de 2006 de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación (BOE de 21 de octubre), hace pública la convocatoria correspondiente al año 2006 de ayudas para la contratación de personal de I+D (doctores y tecnólogos) en empresas, centros tecnológicos y asociaciones empresariales, en el marco del Programa Nacional de Potenciación de Recursos Humanos del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007.

Una vez cumplidos los trámites establecidos, la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, en virtud de lo dispuesto en el apartado Duodécimo de la Resolución de convocatoria, resolvió conceder por Resolución de 11 de abril de 2008 las subvenciones la contratación de personal de I+D (doctores y tecnólogos) en empresas, centros tecnológicos y asociaciones empresariales que se relacionaban en Anexo 1 de dicha Resolución por un importe total de 31.777.458,00 euros y desestimar la concesión de subvenciones al resto de las solicitudes presentadas a la convocatoria.

En el Anexo 1 de dicha Resolución de concesión, debido a un error de transcripción, se incluía la solicitud de referencia PTQ06-02-0829, en lugar de la de referencia PTQ06-02-0828, con las siguientes características:

Referencia	NIF	Centro beneficiario	Aplicación económica	Investigador	Situación contratado
PTQ06-2-0829	B26673108	Emagister Servicios de Formación, S.L.	18.08.463B.770	Gazol Condon, Jesús.	Tecnólogo.

Tipo de entidad	Región Objetivo	2008	2009	2010	Importe total	% Subvención	Tipo pago
Pyme.	2	13.930,00	13.930,00	13.930,00	41.790,00	35,00	Anticipado.

Por ello, y según el artículo 105.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, esta Secretaría de Estado, resuelve modificar la Resolución de 11 de abril de 2008 en los siguientes términos:

1. El importe total concedido es de 31.784.493,00 euros, distribuido en las siguientes aplicaciones presupuestarias y anualidades:

Partida Presupuestaria	2008	2009	2010	Total
18-08-463B-770	8.387.900,00	8.387.900,00	8.387.900,00	25.163.700,00
18-08-463B-780	2.206.931,00	2.206.931,00	2.206.931,00	6.620.793,00
Total	10.594.831,00	10.594.831,00	10.594.831,00	31.784.493,00