



Eje 2



Nuevas Políticas Inversoras



2. Líneas de Actuación

Medidas

Nuevas Políticas Inversoras

2.1 Nuevos Criterios de Priorización de Inversiones

- 2.1.1 Nueva guía para la elaboración de estudios de rentabilidad de infraestructuras de transporte.
- 2.1.2 Implantación de análisis ex-post de las infraestructuras de transporte.
- 2.1.3 Establecimiento de criterios de inversión y de priorización de inversiones en la Ley de Movilidad.

2.2 Planificación y Gestión de la red Vial E Estatal

- 2.2.1 Análisis económico del transporte por carretera: fiscalidad y costes externos.
- 2.2.2 Estudio del modelo de gestión y financiación de la red viaria. particularización a la red de carreteras del Estado
- 2.2.3 Desarrollo de una planificación estratégica de carreteras.

2.3 Planificación y Gestión de la red ferroviaria de Interés General

- 2.3.1 Estrategia indicativa ferroviaria.
- 2.3.2 Convenio Ministerio de Fomento-ADIF/ADIF ALTA VELOCIDAD.

2.4 Fiscalidad del Transporte

- 2.4.1 Fiscalidad Verde. Análisis y propuestas para la fiscalidad.
- 2.4.2 Inventario y diagnóstico de las ayudas, subvenciones y beneficios/incentivos fiscales en el ámbito de la movilidad.
- 2.4.3 Financiación del transporte público urbano.

2.5 Mecanismos de Gobernanza: Transparencia y Participación

- 2.5.1 Plataforma digital de información de la red de transporte de interés general.
- 2.5.2 Mejora de la participación pública y de la concertación de planes y proyectos de infraestructura





1. EJE 2. LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: NUEVOS CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE INVERSIONES

1.1 CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

1.1.1 Marco general: Situación de las infraestructuras de transporte en España. Retos.

La inversión en infraestructuras puede incrementar la productividad de los factores de producción, mejorar la competitividad y la capacidad de exportación de la economía. También puede tener efectos beneficiosos sobre el desarrollo regional, la inserción laboral o el acceso a los servicios básicos. Todo esto puede potenciar el crecimiento y la inserción social. Por ello no es de extrañar que la dotación de infraestructuras que tiene un país esté correlacionada con el nivel de renta por habitante. Pero esta relación no se produce de forma automática, sino que requiere ciertas condiciones para que se produzca, como se verá más adelante.

Actualmente España cuenta con una excelente dotación de infraestructuras de transporte:

- Con una red de 15.500 km de autovías y autopistas (estando en construcción actualmente más de 400 km adicionales), España es el país europeo con mayor dotación de este tipo de infraestructuras (datos en 2017 de Eurostat), seguido por Alemania con 13.000 km.
- En cuanto a líneas de alta velocidad, España dispone de 2.852 km en servicio y 904 km en construcción (datos UIC marzo 2019), siendo también el líder europeo seguido de Francia con 2.734 km en servicio y ninguno en construcción.
- En cuanto a aeropuertos, tienen actualmente capacidad para dar servicio a los 250 millones de pasajeros anuales que los utilizan (cifra solo superada en Europa por Reino Unido y Alemania), siendo 2 de los 10 mayores aeropuertos europeos españoles (Madrid y Barcelona).
- Por su parte, los puertos españoles gestionan 485 millones de toneladas de carga (2º país de Europa), siendo el tercer país europeo en tráfico de contenedores. De hecho, 2 de los 10 mayores puertos de contenedores de Europa son españoles: Algeciras y Valencia.

La dotación en infraestructuras en España es elevada en relación con su tamaño cuando se compara con la de países con un PIB y una población superiores como Francia y Alemania. Esta disparidad entre el tamaño de las redes y el de las respectivas economías, además de la posición periférica de la península Ibérica y la propia distribución de la población, da origen a una característica española: la infrutilización de ciertas autovías y líneas de alta velocidad respecto a sus homólogos europeos, que además se va agravando conforme se ponen en servicio nuevas infraestructuras, pues normalmente las más justificadas por la demanda se adelantaron respecto al resto y están ya en servicio.

Continuar priorizando la inversión en la creación de nuevas infraestructuras de transporte, cuando el stock de capital público ya es muy alto, tiene unos rendimientos decrecientes no solo en términos estrictamente económicos sino también de equidad social y de equilibrio territorial



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

(los ahorros de tiempo son cada vez menores y para menor número de personas y cantidad de mercancías; la reducción de la accidentalidad en carretera es cada vez menor, etc.). Incluso algunos estudios han encontrado un efecto negativo en la inversión de infraestructuras en países con elevados stocks de capital y elevada deuda pública, como es el caso español¹. Y ello sin olvidar los costes ambientales derivados de la construcción de nuevas infraestructuras. Por ello hay que seleccionar adecuadamente los proyectos de inversión, dirigiendo los recursos a aquellas actuaciones con mayor rentabilidad socioeconómica, que son aquellos que obtienen mayores beneficios sociales por cada euro invertido.

Las infraestructuras tienen impactos territoriales más allá de los directos sobre los usuarios. En este sentido, tienen una función de facilitar la igualdad de oportunidades en zonas periféricas o frágiles. Pero abordar los problemas de la “España vacía” o de regiones desfavorecidas exclusivamente mediante inversión en infraestructuras resulta insuficiente como estrategia.

Por otra parte, las infraestructuras de transporte que se han construido en los últimos decenios están envejeciendo y cada vez demandan mayores inversiones en conservación y mantenimiento, siendo necesario priorizar este aspecto. Varios estudios señalan la importancia de dedicar suficientes recursos a la conservación de las infraestructuras y de su adecuada programación. Un adecuado mantenimiento puede ahorrar hasta un 75% de los costes futuros.

Tampoco podemos olvidar que la innovación tecnológica y la digitalización en el transporte están cambiando las formas de moverse y la configuración industrial. La revolución digital está suponiendo una profunda transformación de las actividades y los procesos de los agentes de la movilidad a la que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no solo debe adaptarse, sino aspirar a liderar en ciertos ámbitos como el diseño de infraestructuras conectadas y su gestión.

1.1.2 La financiación y planificación de infraestructuras estatales

El Estado tiene competencia exclusiva sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma (artículo 149 de la Constitución), siendo titular el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 26.392 km de carreteras, 15.302 km de red ferroviaria, 46 aeropuertos y 47 puertos de interés general. Las formas de financiación de las inversiones en estas infraestructuras son muy diferentes, pues si los puertos y aeropuertos se financian de manera extrapresupuestaria (AENA a través de los ingresos generados por la actividad aeronáutica, comercial, inmobiliaria e internacional, y cada una de las Autoridades Portuarias a través del principio básico de que el usuario de la infraestructura y suelo portuario debe pagar por la utilización de la misma), las carreteras se financian mediante aportaciones de los presupuestos del Estado (con la excepción de las autopistas de peaje y teniendo en cuenta que los fondos europeos destinados a carreteras son en la actualidad muy escasos) y las infraestructuras ferroviarias a través de los ingresos que obtienen ADIF y ADIF-

¹ “The effect of public investment in Europe: a model-based assessment”. European Central Bank. Nº 2021. February 2017



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

AV del cobro de cánones a los operadores ferroviarios y de las aportaciones de los presupuestos del Estado, además de fondos europeos.

Esta diferencia en la financiación se refleja en que la presión territorial para acometer nuevas infraestructuras portuarias y aeroportuarias sea moderada, pues estas deben ser soportadas por el usuario final y no pueden desequilibrar la estabilidad financiera y los principios de autosuficiencia económica de sus promotores. De esta forma, y aunque existan excepciones, en aeropuertos y puertos se tiende a ajustar la oferta de infraestructura a la demanda esperada.

No es el caso de las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, cuyo desarrollo depende en mayor medida del presupuesto público; actualmente se mantiene una elevada presión territorial para completar todas las infraestructuras reflejadas en anteriores planes de infraestructuras y en actual PITVI, en especial en cuanto a la construcción de autovías, líneas de alta velocidad e integraciones del ferrocarril en ámbitos urbanos.

En la planificación de las infraestructuras históricamente ha primado la concepción del Plan como suma de todo lo que se ha venido demandando, de acuerdo con la suposición de que cualquier infraestructura crea riqueza para el país, mayor cuanto más elevado sea su presupuesto (lo que contradice el propósito de la ingeniería de optimizar los costes) y sin considerar que los recursos son limitados, especialmente teniendo en cuenta los compromisos fiscales de España con la Unión Europea. Por lo tanto, con este enfoque se están detrayendo recursos escasos no solo de otros usos más necesarios en el ámbito de la movilidad como son la conservación de la red existente, la innovación tecnológica, la digitalización, la conectividad o la seguridad, sino de otras necesidades acuciantes de gasto público, como son las pensiones, la sanidad y la dependencia, derivadas del envejecimiento de la población, así como de la formación de capital humano y la I+D+i derivados de la necesidad de reorientar el gasto a otro tipo de inversión productiva.

En línea con lo anteriormente expuesto, en la planificación actual de infraestructuras de carreteras y ferrocarriles en España:

- En muchos casos ha prevalecido el criterio de que prácticamente ninguna actuación quedara fuera, en lugar de la deseable selección y priorización de actuaciones en función del beneficio social previsto.
- No se suelen explicitar objetivos cuantificables, costes y plazos de cada una de las actuaciones previstas, puestas en relación con las posibilidades reales de inversión. Como consecuencia de lo anterior, no puede evaluarse la planificación.
- Existen debilidades en el estudio de la sostenibilidad económica de los proyectos incluidos en la planificación a lo largo de todo su ciclo de vida, teniendo en cuenta el impacto en el presupuesto público y la capacidad de la sociedad para financiarlos.

La construcción de infraestructura no es un fin, sino un medio para asegurar la movilidad. Las bases sobre las que se asienta esta estrategia son las de garantizar el derecho a la movilidad, y la priorización de la seguridad y de la movilidad cotidiana. Estos principios básicos deben regir la priorización de las inversiones que se vayan a acometer.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

Por lo tanto, cuando se planifican actuaciones en infraestructuras es necesario preguntarse qué objetivos se persiguen y qué beneficios supondrán para la sociedad en general y para el territorio sobre el que asienta la infraestructura en particular, y si gran parte de esos objetivos y beneficios se podrían alcanzar con actuaciones más eficientes por su menor coste.

Es difícil establecer una cifra macroeconómica sobre la inversión que un país con el nivel de desarrollo de España debe realizar en infraestructura del transporte y dicha cifra no debe ser un objetivo en sí misma, pero la inversión pública se beneficia de mantener niveles estables sin fuertes oscilaciones. Este no ha sido el caso en España, donde la inversión pública pasó de del 5,1% del PIB en 2009 (1,5 puntos más que la UE-15) al 1,9% en 2016 (0,8 puntos menos), con oscilaciones del mismo orden en cuanto a la inversión en infraestructuras de transportes.

Todo ello en un contexto en el que las necesidades de conservación de las redes de ferrocarril y carreteras dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana son crecientes e insoslayables:

- Se estima que el importe para poder realizar un mantenimiento adecuado de la Red de Carreteras del Estado asciende aproximadamente a 1.200 M€ anuales.
- En cuanto a la red ferroviaria, ADIF y ADIF-AV estiman que en el año 2024 será necesario un incremento sustancial de los recursos para el mantenimiento tanto de la red convencional como de la red de alta velocidad en servicio o que se pondrá en servicio en los próximos años. A esta cantidad habría que sumarle otra de una entidad similar para la reposición de activos en la red convencional.

1.1.3 Estudios de rentabilidad social

A pesar de que la legislación obliga a la realización de estudios de rentabilidad social de las nuevas actuaciones que supongan una modificación sustancial de la infraestructura existente, lo cierto es que se comprueba que:

- Estos estudios tienden en ocasiones a sobreestimar la demanda y a subestimar los costes de construcción y explotación; por otra parte, en ocasiones tampoco se realizan análisis de sensibilidad y riesgo, ni es habitual actualizar los estudios cuando existe un desfase temporal importante entre la fase de planificación (cuando habitualmente se realizan estos estudios) y la licitación de las obras; Todo ello puede venir alentado porque la decisión sobre la construcción y características de la nueva infraestructura haya sido tomada de antemano y no es el resultado del análisis coste-beneficio.
- Por otra parte, en el ámbito de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana existen diversas guías para la realización de este tipo de estudios por modo de transporte que no son homogéneas y tienen algunas carencias.
- Apenas se hacen análisis ex-post de las infraestructuras que permitan una crítica a los análisis ex-ante y permitan la mejora de la planificación.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

- ⇒ Debe plantearse la conveniencia de establecer criterios o requisitos para priorizar inversiones en una norma con rango de Ley.
- ⇒ Por otra parte, es necesario actualizar y homogeneizar las guías para la elaboración de los estudios de rentabilidad de las infraestructuras de transporte.
- ⇒ Para alimentar correctamente los estudios de rentabilidad de las nuevas infraestructuras, sería conveniente avanzar en el análisis ex-post de las infraestructuras de reciente puesta en servicio.

1.2 MEDIDAS PROPUESTAS

Para maximizar el retorno social de las inversiones que se planteen, se proponen las siguientes medidas:

MEDIDA 2.1.1 NUEVA GUIA PARA LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE RENTABILIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Resulta necesario que las evaluaciones de rentabilidad socioeconómica de las infraestructuras de transporte del Ministerio se elaboren de manera homogénea en todos los modos, aunque sin obviar las particularidades de cada uno, con parámetros y datos de costes externos que sean comunes y actualizados y con una metodología compartida que haga posible la comparación veraz de actuaciones. Además, la metodología y parámetros han de ser acordes y compatibles con los utilizados a nivel de la UE para que nuestros proyectos tengan acceso a ser propuestos para su financiación europea, sin necesidad de realizar una nueva evaluación.

Se estima necesaria la creación de un grupo de trabajo que analice las guías de evaluación existentes a nivel nacional y la Comisión Europea y proponga el esquema para la redacción de una guía actualizada y homogénea a nivel del Ministerio que sirva de marco, a los estudios de rentabilidad de las actuaciones en todos los modos de transporte. Para ello se tendrán en cuenta aspectos como:

- Los objetivos de la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada.
- La homogeneización de los costes y beneficios internos (inversión, mantenimiento, tiempo) y externos (polución, ruido, cambio climático, accidentes, paisaje, efecto barrero, ocupación de suelos, etc.), las tasas de descuento a emplear y los horizontes temporales de análisis (vida útil).
- Los agentes implicados (usuario y no usuarios de la infraestructura, administración, gestor de la infraestructura, etc.) a ser analizados.
- La homogeneización de criterios de decisión y de priorización de inversiones (VAN; C/B; TIR, etc.)
- La necesidad de realizar análisis de sensibilidad y riesgo.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

- La aplicación amigable de la guía: redacción de casos prácticos, creación de herramientas de cálculo, etc.
- La consideración de los análisis ex-post.

MEDIDA 2.1.2 IMPLANTACIÓN DE ANÁLISIS EX-POST DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

De manera coordinada y muy ligada a la medida anterior, resulta necesario avanzar en una metodología de evaluación ex-post de las infraestructuras y en establecer que este tipo de estudios sean preceptivos para el Ministerio tras la puesta en servicio de infraestructuras relevantes, de manera que se pongan de manifiesto las realidades y carencias de los análisis ex-ante: desviaciones de costes, demanda real de la infraestructura, efectos inesperados, etc. Todo ello con el objetivo de optimizar los análisis ex-ante de nuevas infraestructuras y mejorar la rendición de cuentas del Ministerio ante organismos externos o la propia sociedad.

MEDIDA 2.1.3: ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS DE INVERSIÓN Y DE PRIORIZACIÓN DE INVERSIONES EN LA LEY DE MOVILIDAD

Sería deseable que los criterios generales y requisitos, así como los procedimientos para la autorización de nuevas inversiones, queden reflejados en una norma con rango de ley como la Ley de Movilidad. De esta forma se tendría una herramienta para soportar la presión territorial y la arbitrariedad en las decisiones para establecer nuevas inversiones.

Se propone la creación de un grupo de trabajo en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que analice la inclusión en la Ley de aspecto como:

- La necesidad de atender de manera prioritaria las actuaciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte, destacando la conservación y mantenimiento en el medio-largo plazo.
- La fijación de unos criterios para establecer la priorización de las actuaciones y unos umbrales mínimos de rentabilidad social para que los proyectos puedan materializarse. En su caso, estos criterios podrían ser desarrollados reglamentariamente o a través de Orden Ministerial.
- El establecimiento de procedimientos para garantizar que las nuevas infraestructuras planificadas superan los umbrales mínimos anteriormente citados.
- La obligatoriedad de realizar análisis ex-post de infraestructuras puestas en servicio.
- Los criterios para la participación en la financiación de actuaciones de otras administraciones, especialmente en ámbitos urbanos.



2. EJE 2. LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA RED VIARIA ESTATAL

2.1 CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

Actualmente solo el 8 % de la red del Estado (que corresponde a las autopistas de peaje) se financia con cargo al usuario de la vía, tendiendo a descender esta cifra por el próximo fin del plazo concesional de varias autopistas. Por lo tanto, en el 92 % de la red de carreteras del Estado es difícil asegurar el cumplimiento de los principios de “quien contamina paga”, ni del “el usuario paga”.

Por otra parte, debido a las restricciones presupuestarias de los últimos años, la necesidad de destinar más recursos a la conservación y mantenimiento de la red de carreteras es creciente, lo que se agravará por la reversión en los próximos años de las citadas autopistas de peaje y exigirá mayores dotaciones de presupuesto público difíciles de comprometer en un contexto de exigencia de reducción del déficit.

En esta situación, sería deseable que se estudien las alternativas al modelo actual para gestionar y financiar la red de carreteras del Estado, al menos las infraestructuras de alta capacidad (autopistas y autovías) y principales carreteras convencionales, que concentran la mayor parte de la movilidad. Se debería perseguir un doble objetivo:

- La internalización de los costes de mantenimiento y explotación de la infraestructura y de los costes externos sociales y medioambientales, para lo que sería necesario realizar previamente un análisis de la fiscalidad del transporte por carreteras.
- Asegurar que los órganos gestores de las carreteras cuenten con fuentes de financiación finalistas para asegurar la adecuada conservación de nuestro patrimonio viario, independientes de los ciclos presupuestarios públicos.

La implantación de este tipo de medidas es compleja debido al reparto competencial de las infraestructuras de carreteras en España, pues una parte no desdeñable de la red de alta capacidad es titularidad de Comunidades Autónomas e incluso Administraciones locales (500 km de autopistas de peaje; 3.535 km de autovías). Si la implantación no se realizara de manera unificada y coherente para todas las redes se podrían generar distorsiones indeseables que deriven en la ineficacia del sistema.

Por otra parte, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de Carreteras establece la necesidad de una planificación estratégica de carreteras, de la que actualmente carece el Ministerio. Es necesario poner en marcha esta planificación, de manera coherente con la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada y con la línea de actuación de priorización de inversiones.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

⇒ El objetivo de esta línea de actuación es realizar un estudio sobre los diferentes modelos de gestión y financiación de la red viaria que podrían implantarse en España, al menos en las infraestructuras de alta capacidad, con el doble propósito de:

- Internalizar los costes de conservación y mantenimiento y las externalidades sociales y ambientales, previo análisis de la fiscalidad del transporte por carretera;
- Dotar a los gestores de carreteras de fuentes de financiación finalistas para asegurar la conservación de nuestro patrimonio viario, independientes del presupuesto público;

En el ámbito de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se podría particularizar las conclusiones del estudio a la Red de Carreteras del Estado.

⇒ Por otra parte, es necesario establecer una planificación estratégica de carreteras del Estado, tal y como establece la propia Ley de carreteras, alineado con los objetivos de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada.

2.2 MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 2.2.1: ANÁLISIS ECONÓMICO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA: FISCALIDAD Y COSTES EXTERNOS

Se trataría de realizar un análisis de la fiscalidad soportada por el transporte por carretera y comparar los ingresos obtenidos con los costes de mantenimiento conservación y mantenimiento de la infraestructura y los costes externos del sistema (congestión, accidentes, ruido, contaminación, cambio climático, etc.)

Para ello se tendrían en cuenta los estudios realizados ya por el propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Estudio de fiscalidad del sector del sector de transporte por carretera y su repercusión en la productividad empresarial; Estudio de costes del transporte discrecional de viajeros en autocar, etc.), siendo necesario tener en cuenta como extenderlos hacia otros usuarios de la carretera (turismos, etc.) y la consideración de los costes externos.

Este estudio podría ser elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con la colaboración de otros Ministerios (Hacienda; para la Transición Ecológica).



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

MEDIDA 2.2.2: ESTUDIO DEL MODELO DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA RED VIARIA. PARTICULARIZACIÓN A LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

En el estudio se deberían tener en cuenta los modelos de gestión y financiación de la red viaria y observar siempre:

- La necesidad de internalizar los costes del transporte por carretera y de financiar adecuadamente la conservación y mantenimiento de la red viaria.
- Los condicionantes existentes: reparto competencial, marco legislativo, colectivos y organizaciones afectadas, etc.
- Dificultades sociales, técnicas y jurídicas y plazos esperados de la implantación de cada modelo.
- Las experiencias en otros países europeos: tecnología, órgano gestor, cambios legales, etc.
- Los modelos de gestión y financiación: análisis de ventajas e inconvenientes de los que se propongan.
- Conclusiones: propuesta de modelo a implantar, incluyendo una "hoja de ruta" de las acciones necesarias para su puesta en marcha.

El objetivo es la definición de un nuevo modelo de gestión y financiación de infraestructuras viarias que garantice la adecuada conservación de la red y que impulse una mejora y la necesaria modernización en la explotación de las carreteras, con medidas tendentes a avanzar en la digitalización en la gestión de la infraestructura, en la introducción de sistemas ITS y sistemas digitales en la ayuda a la conducción, y la adecuada preparación para las tendencias de movilidad que supondrán en el futuro la conducción conectada y el vehículo autónomo, trabajando en un Plan Sostenibilidad, digitalización y seguridad de la red viaria.

MEDIDA 2.2.3: DESARROLLO DE UNA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE CARRETERAS

Dentro del marco de los objetivos de esta estrategia y teniendo en cuenta la posible evolución de los modelos de gestión y financiación y la normativa vigente sería adecuado formular una planificación estratégica de carreteras del Estado, que deberá, al menos:

- Diagnosticar la situación actual;
- Establecer los objetivos del Plan; por ejemplo, cuantías mínimas de inversión en mantenimiento; umbrales mínimos a mantener en los Indicadores de estado y de servicio de las carreteras; optimizar uso de infraestructuras existentes; disminución de la accidentalidad, etc.;



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

- Establecer un plazo de vigencia del Plan (suficientemente dilatado, por ejemplo 10 o 15 años) y fechas parciales de revisión (por ejemplo, cada 5 años);
- Establecer principios de coordinación con otras Administraciones y otros modos de transporte;
- Establecer criterios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado
- Desarrollar los criterios o requisitos establecidos en una Ley de Movilidad para priorizar inversiones en materia de carreteras
- Establecer las actuaciones concretas que se prevé desarrollar para cumplir los objetivos, seleccionándolas y priorizándolas fundamentalmente a través de análisis coste-beneficio rigurosos y siempre en el marco de las posibilidades reales de inversión en el horizonte del Plan;
- Programación de las actuaciones;
- Establecer unos indicadores cuantificables para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del Plan estratégico;
- Establecer procedimientos de seguimiento y revisión del Plan estratégico.
- Establecer criterios para la participación de la financiación de actuaciones de otras administraciones, especialmente en ámbitos urbanos



3. EJE 2. LÍNEA DE ACTUACIÓN 3: PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL

3.1 CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

Adif gestiona una red ferroviaria de 15.302 km muy heterogénea, pues:

- En cuanto a ancho de vía: 11.333 km son de ancho ibérico, 2.571 km son de ancho estándar, 1.207 km de ancho métrico y 190 km de ancho mixto.
- En cuanto a número de vías y electrificación: 5.707 km son vía doble electrificada, 3.992 km es vía única electrificada y 5.582 km vía única sin electrificar.

Transporte de viajeros en larga distancia

La política de creación de infraestructuras ferroviarias en España en las últimas décadas ha estado muy focalizada en la creación de nuevas líneas de alta velocidad. Fruto de ello es el notable incremento del transporte de larga distancia por ferrocarril. Las nuevas líneas de alta velocidad han permitido superar el declive continuado del ferrocarril que se produjo desde el máximo de 1985 (9.816 millones de viajeros-km) hasta mediados de los 90 (mínimo de 6.790 millones de viajeros-km en 1995). Actualmente, de los 14.831 millones de viajeros-km de larga distancia, el 67 % se hace en servicios de alta velocidad comercial.

A pesar de ello, la contribución del ferrocarril en el tráfico interurbano de viajeros es de un modesto 6,5 %, frente al 86,2 % de la carretera. Por otra parte, una vez que los principales centros de población y actividad se encuentran unidos por líneas de alta velocidad o están próximo a hacerlo con las líneas en construcción, el aumento del número de viajeros por la apertura de nuevas líneas será cada vez más modesto, siendo la ratio beneficio/coste de las inversiones cada vez más bajo. Es decir, la rentabilidad social del proyecto de nuevas líneas será cada vez más reducida.

Cercanías

Los servicios de Cercanías resultan fundamentales para atender las necesidades de movilidad en las principales áreas metropolitanas, de acuerdo con criterios de movilidad sostenible.

Por cada viajero en ferrocarril de larga distancia existen 12,7 de Cercanías. En 2018, los servicios de Cercanías operados por Renfe (tanto en ancho métrico como en ibérico) crecieron respecto al año anterior un 4%, aunque acumulan un descenso del -5,7% respecto a 2007, antes de la crisis económica.

La menor atención puesta en los últimos años en la red de Cercanías se manifiesta, por ejemplo, en las encuestas de satisfacción del usuario realizadas en Madrid, que han detectado que la percepción actual de puntualidad, regularidad del servicio y frecuencia en hora punta han caído



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

significativamente respecto a los percibidos en 2010. De hecho, de manera objetiva la puntualidad de los trenes ha pasado del 98,6 % de 2011 al 96,0 % de 2017.

Entre los problemas que deben abordarse para la mejora de los servicios de Cercanías cabe destacar:

- La saturación de ciertos tramos de la red
- La obsolescencia de determinadas instalaciones y de parte del material móvil

Asimismo, es preciso continuar y potenciar la mejora de las estaciones de Cercanías, favoreciendo la accesibilidad y la intermodalidad.

El aumento de la cobertura territorial de las redes de Cercanías mediante nuevas estaciones o ampliaciones de líneas debe estar sujeto a rigurosos estudios de viabilidad y funcionales.

Estas actuaciones deben estar esencialmente orientadas a la mejora de la fiabilidad del servicio y la experiencia del usuario. En este sentido, junto a las grandes inversiones, cobran cada vez mayor importancia las actuaciones destinadas a la mejora de la información y la atención al usuario.

Integración urbana del ferrocarril

- Debido al importante crecimiento urbano de las ciudades españolas en la segunda mitad del siglo XX, una parte importante de los accesos por ferrocarril a las ciudades han quedado totalmente embebidos dentro de la trama urbana actual. Es por ello que existen numerosos proyectos promovidos por las ciudades para intentar eliminar al ferrocarril de su superficie.
- Las integraciones urbanas del ferrocarril son obras de gran envergadura que mayoritariamente se han pretendido autofinanciar a través de la creación de Sociedades de Integración Urbana, con la previsión de ingresos basados en la posterior revalorización de los terrenos liberados y su comercialización. Sin embargo, estos planteamientos se han demostrado altamente ineficientes y poco viables.
- Con independencia de su mayor o menor capacidad para impulsar desarrollos urbanísticos, las operaciones de integración urbana del ferrocarril tienen efectos positivos sobre la ciudad, eliminando el efecto barrera producido por las redes ferroviarias y favoreciendo la regeneración del entorno urbano que las rodea (en muchas ocasiones degradado), pero suelen suponer costes de inversión muy elevados.
- En la actualidad no existe un criterio definido y homogéneo a la hora de priorizar este tipo de inversiones. Por ello, para poder llevarse a cabo, deberá ser necesario la realización de un estudio de viabilidad económico-social de dicha integración y un estudio funcional de la solución propuesta y sus repercusiones en la gestión, el mantenimiento y la explotación del tramo en el que se va a actuar. En general, los soterramientos (solución técnica elegida habitualmente para la integración urbana) no son necesarios para garantizar un buen servicio ni la funcionalidad de la red



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

ferroviaria en la ciudad y por ello no son soluciones habituales que se desarrollen en otros países de nuestro entorno y con redes ferroviarias similares.

- Por tanto, como criterio general, las actuaciones de integración urbana son actuaciones de carácter esencialmente urbanístico, que deberán ser asumidas directamente por las Administraciones Locales o Autonómicas competentes en materia de urbanismo, limitándose la Administración del Estado a realizar la mejora funcional de la red ferroviaria que sea precisa.
- La mayor parte de estas integraciones urbanas van acompañadas de grandes operaciones de remodelación y adecuación de las estaciones en servicio o incluso la construcción de una estación nueva adaptada a las nuevas funcionalidades de la línea o la demanda esperada.
- En la medida de lo posible, es fundamental que estas integraciones urbanas mantengan la centralidad de las estaciones, ya que se trata del principal activo del ferrocarril frente a otros modos de transporte de larga distancia.

Transporte ferroviario de mercancías.

En cuanto a mercancías, en 2017 se transportaron 10.507 millones de t-km lo que supone un descenso del 1,3 % respecto a 2016. Esta cifra es también inferior a las 12.074 t-km transportadas en 1985, lo que da idea de la pérdida de competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril respecto a la carretera desde hace décadas. Actualmente representa tan solo el 5 % del tráfico interior de mercancías (en los años 90 rondaba el 10 %) y es notablemente inferior al de la mayoría de los países europeos.

Además, en España, el 14 % de los trenes-km son de mercancías, lejos de la media europea del 19 % y aún más del 25 % alemán. Por tanto, se infiere la baja importancia del ferrocarril en el transporte de mercancías en España, tanto en comparación con otros medios de transporte como en relación con el transporte de pasajeros.

Las causas de la situación actual, en lo que atañe a la infraestructura, se pueden resumir en:

- Las mercancías circulan esencialmente por vías de ancho ibérico, lo que impide el acceso al mercado europeo de locomotoras y vagones, e impone dificultades al tráfico internacional.
- La red ferroviaria no está preparada, en su mayor parte, para operar trenes de longitud superior a 450 m por la longitud de los apartaderos y las rampas pronunciadas, frente a los 750 m habituales en Europa. Además de ello, la falta de electrificación de una parte notable de la red impone costes adicionales de transporte.
- Carencias en las terminales logísticas.
- Interferencias en algunos tramos de la red cercanos a ciudades con los servicios de Cercanías.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

Posibilidades de mejora

La Ley 38/2015 del sector Ferroviario establece tres instrumentos para planificar la inversión y la actividad:

- La “Estrategia Indicativa” que ha elaborado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y que ya ha sido remitida al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, sirve como instrumento de planificación de la infraestructura ferroviaria integrante de la Red Ferroviaria de Interés General (desarrollo, mantenimiento y renovación). Esta Estrategia cubre un periodo temporal mínimo de 5 años (siendo renovable), establece un marco general de prioridades y financiero y está basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, todo ello desde una perspectiva intermodal.
- Un “Programa de Actividad” a elaborar y publicar anualmente por los administradores de infraestructuras (ADIF, ADIF-AV) que deberá responder a la “estrategia indicativa” del Ministerio y deberá recoger:
 - Todas las actuaciones sobre la infraestructura previstas para los 5 años siguientes, a modo de información para los operadores de manera que éstos puedan planificarse.
 - Una previsión orientativa de sus cánones para los próximos 5 años, que funcionarán como límite superior.
- Un convenio ADIF/ADIF-AV con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que establezca los objetivos a alcanzar por ADIF y las aportaciones del Estado en un periodo de 5 años. El Convenio debe garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias.



La Estrategia Indicativa, como herramienta de planificación ferroviaria, persigue reorientar la política de inversiones realizada en las últimas décadas para priorizar la seguridad y la conservación y mantenimiento de la red, establecer racionalidad económica en la construcción de nuevas líneas de alta velocidad y dar mayor protagonismo a las Cercanías o al transporte de mercancías.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

3.2 MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 2.3.1: ESTRATEGIA INDICATIVA FERROVIARIA

La estrategia indicativa ferroviaria elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene como objetivos:

- Priorizar la seguridad y la conservación y mantenimiento de las redes existentes, para lo que debe contar con financiación suficiente.
- Establecer racionalidad económica en el impulso de nuevas infraestructuras, mediante la realización de análisis de rentabilidad socioeconómica rigurosos, basados en unas estimaciones realistas de costes y de demanda.
- Impulsar los Planes de Cercanías y el transporte de mercancías.

MEDIDA 2.3.2: CONVENIO MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA-ADIF/ADIF ALTA VELOCIDAD

El convenio para suscribir entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) tendría los siguientes objetivos:

- Garantizar las funciones atribuidas al administrador, en relación de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición y mejora de las infraestructuras, y respecto a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a nuevas inversiones.
- Establecer un marco estable que asegure la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias y la seguridad en el funcionamiento de la red, proporcionando la financiación necesaria para ello, vía aportaciones económicas del Estado, durante un periodo mínimo de cinco años.
- Posibilitar la ejecución de las actuaciones necesarias que favorezcan la interconexión y la interoperabilidad de la red, conforme a la política común de la Unión Europea.

Junto al convenio, el administrador de infraestructuras deberá elaborar un Programa de actividad que tenga en consideración la estrategia indicativa aprobada, y que incluya los planes de inversión y financiación de la infraestructura recogidos en el convenio, garantizando un uso y desarrollo óptimo y eficiente de la misma.



4. EJE 2. LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: FISCALIDAD DEL TRANSPORTE

4.1 CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

La fiscalidad del transporte y los retos en el ámbito urbano

Según datos del Sistema Español de Inventarios (serie 1990-2018), el sector del transporte se ha convertido en el principal contribuyente en emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, también GEI) en España, con un 27 % del total. En concreto, el sector del transporte por carretera es responsable de 25 % del total de emisiones de GEI, habiendo crecido un 1,1 % en 2018 respecto a 2017. Por lo tanto, el resto de los modos de transporte (aéreo, ferrocarril, navegación doméstica) solo es responsable del 2 % de la emisión de GEI. Por otra parte, se estima que el 11 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen de la movilidad urbana, siendo el vehículo privado el responsable del 75 % de estas. Por tanto, cualquier intento de reducción de los GEI no puede soslayar al sector del transporte por carretera, y, en particular, en el ámbito urbano.

Por otra parte, el parque de vehículos supone la principal fuente emisora de contaminación atmosférica en las ciudades. Por ejemplo, en el caso de la ciudad de Madrid el 51 % de las emisiones de NO_x, el 61 % de las partículas PM₁₀, el 55 % de las partículas PM_{2,5} o el 55 % de las emisiones de monóxido de carbono proceden del tráfico rodado (datos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático del Ayto. de Madrid). La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA), en su informe de 2019 sobre la calidad del aire en Europa², establece que la exposición a partículas PM_{2,5} provocó la muerte prematura en 2016 de unas 412.000 personas y la exposición a NO₂ de 71.000 personas en 41 países europeos.

De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad de la DGT, en 2017 se produjeron 64.740 accidentes con víctimas en ámbito urbano (el 63 % del total de accidentes), que se saldaron con 509 fallecidos, 4.780 personas ingresadas en centros hospitalarios y 77.276 personas heridas no hospitalizadas. Los peatones son el colectivo más vulnerable en la siniestralidad urbana, pues supusieron el 49 % de todos los fallecidos.

En el entorno urbano aproximadamente el 70 % del espacio público está reservado para el aparcamiento y la circulación de vehículos particulares a motor. Sin embargo, en grandes ciudades como Barcelona y Madrid tan solo el 25 % y el 15 %, respectivamente, de los desplazamientos se realiza en coche o moto, siendo preponderantes los viajes realizados en transporte público o a pie.

A las externalidades negativas que causa el transporte en vehículo privado motorizado en las ciudades, debe añadirse la congestión del sistema viario, con las consiguientes pérdidas de tiempo que también sufren los usuarios del autobús cuando no existen plataformas reservadas.

² <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2019>



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

En este contexto, la apuesta por el transporte público resulta fundamental para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, conseguir unas ciudades con un reparto del espacio público más equilibrado (devolviéndoselo al peatón y a los modos de transporte público), reducir la contaminación atmosférica y el ruido, disminuir la congestión y reducir la accidentalidad viaria.

Los ingresos tarifarios del transporte público en las 22 áreas metropolitanas fueron de 1.328 millones de euros, mientras que los costes de explotación ascendieron a 2.919 millones, lo que implica que el ratio medio sea del 0,45. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana participa directamente en la financiación de este déficit tarifario.

Las externalidades positivas del transporte público urbano han hecho que sea comúnmente aceptada la necesidad de una intervención pública a través de su financiación, de manera que el coste del viaje no sea completamente soportado por el usuario sino también por el conjunto de los contribuyentes. Esta financiación debe ser estable y predecible para que el sistema de transporte público funcione correctamente. En septiembre de 2018 la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados acordó por unanimidad de los grupos políticos una proposición no de ley (PNL) relativa al impulso de una Ley de financiación del transporte colectivo urbano, previo establecimiento de una mesa de trabajo con ayuntamientos, agentes sociales y administraciones autonómicas.

Las subvenciones al transporte

Actualmente no existe un inventario conjunto de las subvenciones y ayudas que las Administraciones otorgan en el ámbito de la movilidad, como pueden ser:

- Compensaciones a Renfe por las obligaciones de servicio público;
- Bonificaciones al transporte aéreo o marítimo de residentes no peninsulares;
- Subvenciones a Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM), Consorcio Regional de Transporte Metropolitano de Madrid (CRTM), Corporaciones locales, etc. para financiar el transporte colectivo urbano;
- Ayudas al transporte aéreo o marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Baleares, Canarias, Ceuta o Melilla;
- Programa MOVALT para la adquisición de vehículos de energías alternativas: Vehículos eléctricos, de gas licuado de petróleo, de gas natural comprimido y licuado, de pilas de combustible y motocicletas eléctricas.
- Bonificaciones al transporte aéreo o marítimo de familias numerosas;
- Ayudas a transportistas autónomos por carretera para el abandono de su actividad;
- Compensaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por gratuidad o reducción del precio del peaje para determinados trayectos y tipos de vehículos;
- Ayudas para el funcionamiento de las "Autopistas del mar";



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

- Ayudas para la formación de personal de las empresas de transporte por carretera;
- Ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE): transporte sostenible al centro de trabajo, gestión de flotas de transporte de mercancías y viajeros por carreteras; Cursos de conducción eficiente de vehículos industriales; etc.
- Ayudas a la investigación sobre movilidad y seguridad vial;
- Ayudas para la mejora de la movilidad en las ciudades haciéndolas energéticamente eficientes y sostenibles (Plan MOVES): adquisición de vehículos de energías alternativas; Implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos; Implantación de sistemas de préstamo de bicicletas eléctricas; Implantación de medidas contenidas en planes de transporte al trabajo en empresas;
- Ayudas a los proyectos de inversión que favorezcan el paso a una economía baja en carbono: mejora en la eficiencia energética de infraestructuras; movilidad urbana sostenible;
- Personas con movilidad reducida y accesibilidad universal: ayudas a la adquisición de taxis adaptados; Ayudas al transporte de personas con movilidad reducida; Fondos europeos destinados a la accesibilidad universal del transporte.

Dada disparidad de las ayudas y subvenciones provenientes de distintas Administraciones implicadas se hace difícil asegurar la coherencia del sistema, la inexistencia de duplicidades y su eficacia para la consecución de los objetivos. También sería deseable que los objetivos de las ayudas se alinearan con los retos actuales descarbonización de la economía, transferencia modal hacia modos más sostenibles, eficiencia energética, etc.

- ⇒ **Es necesario analizar la fiscalidad de todos los modos de transporte, de manera que se avance hacia una fiscalidad que incentive el uso de los modos más sostenibles, especialmente en el ámbito de la movilidad cotidiana.**
- ⇒ **Las subvenciones, ayudas e incentivos fiscales otorgados por las Administraciones públicas en el ámbito de la movilidad deberían estar coordinadas con los objetivos de descarbonización de la economía y transferencia modal hacia transportes más sostenibles, para lo que es necesario la realización de un diagnóstico de la situación actual.**
- ⇒ **Sería deseable contar con una ley de financiación del transporte público urbano que garantice la estabilidad y predictibilidad económica de los gestores de una actividad fundamental para la consecución de ciudades más sostenibles, seguras y humanas.**



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

4.2 MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 2.4.1: FISCALIDAD VERDE. ANÁLISIS Y PROPUESTAS PARA LA FISCALIDAD

Realizar un análisis de la fiscalidad del transporte en el que se tengan en cuenta todos los modos de transporte y proponer las modificaciones necesarias para incentivar modos de transporte más sostenibles.

Para ello se propone la creación de un grupo de trabajo interministerial sobre fiscalidad.

MEDIDA 2.4.2: INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LAS AYUDAS, SUBVENCIONES Y BENEFICIOS/INCENTIVOS FISCALES EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD

Realizar un inventario de las ayudas, subvenciones y beneficios/incentivos fiscales existentes en el ámbito de la movilidad y proponer la reordenación necesaria para enfocarlas hacia los objetivos de la estrategia de movilidad.

Esta labor sería abordada mediante la creación del grupo de trabajo interministerial sobre fiscalidad citado anteriormente.

MEDIDA 2.4.3: FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Abordar la financiación transporte público urbano y, en su caso, estudiar la necesidad de elaborar una Ley específica o de integrar la financiación del transporte público urbano en la Ley de Movilidad.

Esta labor sería acometida por el grupo de trabajo interministerial sobre fiscalidad citado anteriormente.



5. EJE 2. LÍNEA DE ACTUACIÓN 5: MECANISMOS DE GOBERNANZA: TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN

5.1 CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

Es conveniente que la política de infraestructuras sea sometida a un debate real con la ciudadanía y expertos en la materia, a una concertación con las Comunidades Autónomas y otras administraciones, a debate parlamentario, etc.

En el escenario actual, las infraestructuras se consideran, en términos generales, muy positivamente porque la sociedad las cree necesarias para el desarrollo económico, pero sin entrar en matices como:

- Las infraestructuras no son un fin en sí mismo. Lo importante es la movilidad e identificar si las infraestructuras y servicios de transporte existentes son capaces de servir adecuadamente a la demanda existente.
- Las infraestructuras son necesarias, pero no suficientes para el desarrollo económico
- En el debate no suele entrar el concepto de coste de oportunidad: Los recursos son limitados, lo que se invierte en infraestructuras deja de invertirse en otra actividad. Por lo tanto, los recursos deberían ir destinados a aquellas inversiones que producen mayor beneficio social.

Para enriquecer este debate público, previamente debería darse acceso a los ciudadanos a una información completa y elaborada en un lenguaje comprensible, de manera que el ciudadano pueda elaborar un juicio cabal e informado. Esto pasa por una mayor transparencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En este sentido, convendría:

- Proporcionar un resumen de la situación actual de las principales infraestructuras en España, y una comparación con otras naciones de Europa equiparables por tamaño, población y/o renta per cápita.
- Informar del presupuesto público destinado a la movilidad y desarrollo de la red, con desglose por modo, territorio y/o secciones y nodos de la red.
- Dar acceso al ciudadano a toda esta información sobre la red en servicio y su desarrollo de manera fácil y amigable a través de Internet.

En el ámbito más local del proyecto de una determinada infraestructura, parece constatarse que el procedimiento de información pública previo a la aprobación de estudios informativos y proyectos (mediante publicación de anuncios en boletín oficial del Estado y prensa local, consulta de documentación del proyecto en Ayuntamientos, etc.) puede estar resultando insuficiente para satisfacer una mayor demanda de información por parte de la ciudadanía.

Pudiera haber formas más dinámicas de abordar este tipo de procesos de información pública de manera más transparente y participativa, por lo menos de aquellos de mayor importancia e impacto., haciendo partícipes de los proyectos a las comunidades afectadas.



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

También parece esencial mejorar la comunicación por parte de las Administraciones Públicas para que los ciudadanos puedan comprender mejor los objetivos que se persiguen con las políticas llevadas a cabo.

- ⇒ **Mejorar la transparencia de la política de infraestructuras y aumentar la calidad de la participación ciudadana en los procesos de planificación y proyecto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ayudaría a establecer una estrategia centrada en la movilidad de las personas y en la sostenibilidad del sistema.**
- ⇒ **Mejorar la comunicación por parte de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para contribuir a que los ciudadanos tengan la oportunidad de comprender mejor los objetivos de la política de infraestructuras.**



ANEXO 1: EJES DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Eje 2: Nuevas políticas inversoras

5.2 MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 2.5.1: PLATAFORMA DIGITAL DE INFORMACIÓN SOBRE LA RED DE TRANSPORTE DE INTERÉS GENERAL

Creación de una plataforma digital de acceso abierto en la que se informe al ciudadano de:

- Las principales infraestructuras de transporte en servicio en España, y las principales mejoras en curso y previstas en la red de titularidad estatal.
- Las principales características de la red de interés general en servicio, en relación con la infraestructura, las instalaciones y servicios y el uso de la red, comparándolas en lo posible con las de redes troncales en otros países de la UE.
- La inversión realizada y prevista por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en cada modo de transporte, territorializada y referenciada a la red de titularidad estatal cuando ello sea posible.

La plataforma digital ofrecerá al ciudadano un entorno web de consulta amigable por medio de un visor geográfico y de gráficos que faciliten la comprensión de los datos.

MEDIDA 2.5.2: MEJORA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y DE LA CONCERTACIÓN DE PLANES Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Se propone la creación de un grupo de trabajo en el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que tendría como tareas:

- Diagnosticar la situación actual.
- Conocer experiencias en otros países.
- Proponer fórmulas para mejorar la comunicación a los ciudadanos de los objetivos de la política de infraestructuras.
- Proponer fórmulas para mejorar la participación pública y la implicación de las comunidades afectadas por un proyecto de infraestructura.
- Análisis de los cambios legislativos que puedan ser necesarios.