

PROGRAMA 450A

INFRAESTRUCTURAS - MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ACTIVIDADES.

Las actuaciones más destacadas de este programa son las siguientes:

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

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

Entre los proyectos elegibles se encontrarían entre otros los siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN.

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

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

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

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

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

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

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

Indicadores de gestión o normativos:

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

Indicadores de ejecución de las actuaciones y programas:

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