



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Un plan para la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de transporte

Directrices de actuación del PEIT(a)

Conferencia Sectorial

Madrid, 14 de septiembre de 2010

El marco para la elaboración del PEIT (a)

- El PEIT, aprobado por el Gobierno en julio de 2005, ha constituido el marco de referencia de la política de transportes de competencia estatal durante los últimos 5 años.
- Su actualización, prevista en el propio PEIT y contemplada en el Proyecto de Ley de Economía Sostenible, debe realizarse teniendo en cuenta **las necesidades actuales y los retos de futuro** del sistema de transporte, así como el **entorno económico y social** en el que deberá desenvolverse el Plan.



Realidad y nuevos retos del sistema de transporte

- Tras más de dos décadas de intenso esfuerzo inversor, nuestras **infraestructuras de transporte están a la vanguardia de Europa.**
- En la actualidad, los retos del sistema de transporte no tienen tanto que ver una mayor dotación de infraestructuras, sino con lograr un transporte de más **calidad, más eficiente y sostenible.**
- No tiene sentido prolongar indefinidamente el esfuerzo inversor de los últimos años, situado en máximos históricos y muy por encima del que realizan otros países de nuestro entorno.



El entorno económico

- La profundidad de la crisis a la que nos enfrentamos dibuja un escenario económico a corto y medio plazo que debe estar presidido por la **austeridad y la eficiencia en el gasto público**.
- Resulta imprescindible poner en marcha un **nuevo sistema de financiación** de las infraestructuras y servicios de transportes, que defina la **contribución de usuarios y contribuyentes** con criterios de eficiencia y equidad, y que permita aprovechar adecuadamente las capacidades de **financiación de los distintos agentes públicos y privados**.



Directrices de actuación (1)

En este contexto, se proponen como **Directrices de Actuación** del PEIT(a) las siguientes:

1. Un sistema de transporte al servicio de una economía competitiva
2. Eficiencia en la selección y ejecución de inversiones
3. Prioridad al aprovechamiento de las infraestructuras existentes
4. La innovación como herramienta para ganar competitividad
5. Un nuevo marco económico para el transporte: apertura de los mercados, internalización de costes y colaboración público-privada
6. Sumar todas las capacidades y recursos, a partir de la cooperación institucional

Directrices de actuación (2)

7. Una mayor transparencia y participación pública
8. La seguridad, en primer lugar
9. Una movilidad sostenible: transporte, energía y medio ambiente
10. Unos modos de conexión intermodal más eficientes
11. Mantener la prioridad al ferrocarril
12. Mejor información a los usuarios para un transporte más eficiente
13. Calidad del servicio y accesibilidad para aumentar la cohesión social y territorial
14. Potenciar la dimensión europea e internacional de nuestro transporte



Un sistema de transporte al servicio de un economía competitiva

- Una adecuada dotación de infraestructuras de transporte es un factor clave para incrementar la competitividad.
- Sin embargo, cuando se alcanzan niveles de dotación como los logrados en España, otros **factores se revelan tan determinantes o más para la competitividad**: la organización de los mercados , la gestión de la demanda en ámbitos congestionados, la reducción de costes externos, etc.
- La política de transportes debe abordar estas cuestiones con la prioridad que les corresponde.



Eficiencia en la selección y ejecución de las actuaciones

- La selección y priorización de actuaciones a partir de su rentabilidad económica y social se impone como forma de trabajo en el proceso de toma de decisiones, especialmente en momentos de escasez de recursos como el actual.
- **Todos los proyectos del PEIT(a) incorporarán un estudio de su viabilidad económica y social**, extendido al ciclo de vida de la infraestructura.
- Se promoverá **la eficiencia en la ejecución y la explotación** de las infraestructuras: hacer más con menos.



Prioridad al aprovechamiento de las infraestructuras existentes

- Se **priorizará el mantenimiento y mejora de las infraestructuras existentes** frente a la creación de otras nuevas.
- Se **evitará la duplicidad** de infraestructuras en un mismo corredor o relación. Solo se acometerán una nueva infraestructura cuando se haya optimizado el uso de las existentes.
- Se **garantizarán los recursos** para hacer frente a los crecientes **gastos de mantenimiento en infraestructuras**, como consecuencia de la expansión de los últimos años y el lógico incremento de los niveles de calidad y seguridad.



La innovación como herramienta para la competitividad

- **Establecimiento de un marco integral de actuación** que asegure la coherencia y continuidad de las actividades de I+D+i en materia de construcción de infraestructuras, de explotación y de gestión de los servicios de transporte.
- Impulso al desarrollo y aplicación de los **Sistemas Inteligentes de Transporte**, en particular en el ámbito del transporte por carretera, en línea con el Plan de Acción de la Comisión Europea y de forma coordinada con otras Administraciones.



Un nuevo marco económico para el transporte

El nuevo marco económico del transporte se apoyará en tres pilares básicos:

- Profundizar en la **apertura de mercados** en todos los modos de transporte.
- Introducir progresivamente principios de **tarificación basados en el uso de las infraestructuras**, la calidad del servicio y la internalización gradual de costes externos.
- Definir un horizonte de inversión que aporte estabilidad a los agentes del sector, para lo que se impulsarán **fórmulas de colaboración público-privada**.



Sumar todas las capacidades y recursos, a partir de la cooperación institucional

- Concertación con **CCAA y AALL** para, entre otros:
 - ❑ El desarrollo coordinado de actuaciones.
 - ❑ La definición de redes básicas.
 - ❑ El impulso a Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- Potenciar la **Conferencia Sectorial**.
- **CCAA y AALL se corresponsabilizarán** de los sobrecostes por cambios de diseño que requieran y no estén exigidos por la funcionalidad del proyecto, así como del equilibrio económico de servicios de transporte no sostenibles financieramente cuyo mantenimiento soliciten.

Una mayor transparencia y participación pública

- El proceso de toma de decisiones resulta mucho más eficaz cuando se sustenta en los principios de participación, corresponsabilidad y compromiso mutuo.
- Por ello, el Ministerio de Fomento da especial relevancia al **proceso de participación pública** que se está llevando a cabo para la elaboración y aprobación del PEIT(a), de acuerdo con la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.



La seguridad, en primer lugar

- La seguridad en el transporte va a seguir siendo uno de los **principales pilares de actuación**.
- Entre los objetivos destaca el de seguir **reduciendo los índices de siniestralidad en carretera**, que ya han experimentado una gran mejora en los últimos años.
- **Reducir la siniestralidad laboral** en el sector.
- Impulsar la elaboración de **planes de acción y protocolos para la actuación** en situaciones de emergencia o de graves incidencias en el sistema de transporte.



Una movilidad sostenible: transporte, energía y medio ambiente

- Debe lograrse un modelo de **movilidad sostenible**, reduciendo los impactos ambientales debidos al transporte, entre los que cabe destacar: el consumo energético, las emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes, los impactos sobre la biodiversidad y el ruido.
- Para ello, entre otras medidas, se impulsará la incorporación de **tecnologías** más limpias y eficientes, el **reequilibrio modal** a favor de los modos más sostenibles y el **fomento de la intermodalidad**



Unos nodos de conexión intermodal más eficientes

- Los nodos del sistema de transportes son uno de sus puntos más débiles, sobre todo en mercancías. Los **accesos y terminales ferroviarias de los puertos** y otros grandes centros logísticos, cuya mejora va a ser objeto de una especial atención.
- En viajeros, es preciso continuar la mejora de **la intermodalidad de las grandes terminales interurbanas**, como aeropuertos y estaciones de la red de alta velocidad.
- La mejora de los nodos incluirá medidas destinadas a **optimizar su gestión**.



Mantener la prioridad al ferrocarril

- El PEIT(a) va a reforzar el papel central otorgado al transporte ferroviario, con especial atención a las **Cercanías y al transporte de mercancías**. Se continuará con el desarrollo de la red de **alta velocidad**, con criterios de **eficiencia y racionalidad** económica.
- En la planificación de infraestructuras se tendrá en cuenta el **equilibrio económico-financiero** de las inversiones en todo su ciclo de vida, tanto para el administrador de la infraestructura, como para el operador de los servicios.



Mejor información a los usuarios para un transporte más eficiente

- Los usuarios necesitan conocer las características de la oferta disponible para poder satisfacer de manera eficiente sus necesidades de movilidad.
- Además, sus decisiones estarán más alineadas con los intereses generales, cuando dispongan de mejor información sobre la evolución y los efectos producidos por el sistema de transporte.
- Para contribuir a esos objetivos, se desarrollarán **plataformas de información** de los servicios de viajeros y aplicaciones de seguimiento y gestión de los flujos de mercancías.



Calidad del servicio y accesibilidad para aumentar la cohesión social y territorial

- Fomentar la **integración y coordinación** entre servicios de transporte.
- **Renovar las concesiones** de transporte de viajeros por carretera, con criterios de calidad, sostenibilidad, eficiencia, competencia e intermodalidad.
- Publicar una **carta de derechos** de los viajeros.
- Tratamiento particularizado a las necesidades de accesibilidad de la **España no peninsular**.
- Las terminales y vehículos de transporte público que dependan del Ministerio de Fomento serán conformes con parámetros de **accesibilidad universal en 2016**



Potenciar la dimensión europea e internacional

- Desarrollo de la **Red Transeuropea de Transporte**, con especial atención a los corredores que afectan a España, como el Corredor Mediterráneo.
- Reforzar la **cooperación con los países vecinos** para el desarrollo de las conexiones comunes.
- Potenciar el **papel internacional de los puertos** españoles.
- Promover una mayor participación de los **operadores nacionales en el exterior**.
- Impulsar la **participación española** en proyectos europeos de innovación tecnológica como Galileo, EGNOS, ERTMS, etc.



Conclusión

- Las presentes Directrices para la elaboración del PEIT(a) configuran un **Plan coherente con la situación económica actual y con los retos de calidad, eficiencia y sostenibilidad a los que se enfrenta nuestro sistema de transportes**, retos a los que debemos dar una adecuada respuesta si queremos que nuestro sistema de transportes contribuya de manera eficaz al desarrollo económico y al bienestar de los ciudadanos.

