



Ministerio de Fomento.
S. E. de Infraestructuras,
Transporte y Vivienda

PITVI
2012 – 2024

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)

DOCUMENTO PARA PRESENTACIÓN INSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Ministerio de Fomento

Noviembre de 2013



PITVI 2012-2024

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Documento inicial para presentación institucional y participación pública

Noviembre de 2013

Contenido

I. LA NECESIDAD DE UNA NUEVA PLANIFICACIÓN	I.1
II. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE	I.1
1 EVOLUCIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	II.1
1.1 La planificación de transportes en el marco actual	II.1
1.2 La demanda de servicios de transporte y previsiones de evolución	II.2
1.3 La oferta de infraestructuras y servicios de transporte	II.29
1.4 Efectos e impactos	II.49
1.5 Diagnóstico	II.57
2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA PLANIFICACIÓN	II.64
2.1 Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes	II.65
2.2 Promover el desarrollo económico equilibrado como herramienta al servicio de la superación de la crisis	II.65
2.3 Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente	II.66
2.4 Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes	II.67
2.5 Promover la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal	II.67
3 ALTERNATIVAS Y PRINCIPIOS PROGRAMÁTICOS.....	II.68
3.1 Alternativas y valoración	II.68
3.2 Principios programáticos de la Alternativa PITVI	II.73
3.3 Orientaciones sectoriales	II.76
4 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	II.82
4.1 Programa de regulación, control y supervisión	II.84



4.2	Programa de gestión y prestación de servicios	II.128
4.3	Programa de actuación inversora	II.174
5	MARCO ECONÓMICO-FINANCIERO	II.212
5.1	Escenarios de entorno económico y envolvente de inversión.....	II.213
5.2	Fuentes de financiación. El cambio necesario.....	II.217
5.3	Valoración económica de las actuaciones previstas.....	II.221
6	ACTUACIONES Y MAPAS.....	II.225
6.1	Actuaciones	II.225
6.2	Mapas de la Red	II.245
III. PLAN DE VIVIENDA.....		III.1
1	EVOLUCIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL MERCADO INMOBILIARIO	III.1
1.1	Coyuntura nacional.....	III.1
1.2	La demanda de vivienda y suelo	III.1
1.3	La oferta de vivienda	III.4
1.4	Efectos e impactos.....	III.7
1.5	Cuestiones clave y Objetivos.....	III.9
2	OBJETIVOS EN RELACIÓN CON LA ARQUITECTURA, LA VIVIENDA Y EL SUELO	III.13
3	PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	III.18
3.1	Programas de regulación, transparencia y seguridad.....	III.19
3.2	Programas de gestión e inversión	III.25
3.3	Programas de ayudas públicas y subvenciones	III.32
4	MARCO ECONÓMICO FINANCIERO.....	III.38
4.1	Escenarios de entorno económico y envolvente de inversión.....	III.39
4.2	Fuentes de financiación	III.41
4.3	Valoración económica de las actuaciones previstas.....	III.43
IV. SEGUIMIENTO Y REVISIÓN.....		IV.1
1	DESARROLLO DE LA PLANIFICACIÓN.....	IV.1



1.1	Flexibilidad	IV.1
1.2	Rigor y exigencia.....	IV.2
2	INSTRUMENTOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	IV.4
2.1	El Observatorio del Transporte de España	IV.4
2.2	El Observatorio de la Vivienda y el Suelo	IV.6
3	CONCERTACIÓN Y CAUCES DE PARTICIPACIÓN.....	IV.8
3.1	Instrumentos de coordinación entre administraciones.....	IV.8
3.2	Instrumentos de participación social, empresarial y técnica	IV.8
4	REVISIONES Y ADAPTACIONES DEL PLAN	IV.10
V. FICHAS DE ACTUACIONES ESTRATÉGICAS		V.1
1	FICHAS PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE	V.1
1.1	Programa de Regulación, Control y Supervisión.....	V.1
1.2	Programa de Gestión y prestación de servicios.....	V.13
1.3	Programa de Actuación Inversora.....	V.27
2	FICHAS PLAN DE VIVIENDA	V.40
2.1	Programa de Regulación, Transparencia y Seguridad.....	V.40
2.2	Programa de Gestión e Inversión	V.44
2.3	Programa de Ayudas Públicas y Subvenciones.....	V.49



Ministerio de Fomento.
S. E. de Infraestructuras,
Transporte y Vivienda

PITVI
2012 – 2024

V. Fichas de actuaciones estratégicas



PITVI 2012-2024

V. Fichas de actuaciones estratégicas

Documento inicial para presentación institucional y participación pública

Noviembre de 2013

Contenido

1 FICHAS PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE V.1

1.1 Programa de Regulación, Control y Supervisión..... V.1

- 1.1.1 Regulación del transporte terrestre, particularmente en relación al transporte por carretera V.1
- 1.1.2 Nuevo modelo de Red de Interés General de Carreteras (Ley de Carreteras) V.3
- 1.1.3 Ordenación de la regulación del sector ferroviario: Liberalización efectiva del transporte de viajeros V.4
- 1.1.4 Ordenación de la regulación del sector ferroviario (Liberalización efectiva del transporte de viajeros): Nuevo sistema de cánones de ADIF..... V.5
- 1.1.5 Ordenación de la regulación del sector ferroviario (Liberalización efectiva del transporte de viajeros): Adecuación de RENFE Operadora a la liberalización V.6
- 1.1.6 Marco legal del nuevo modelo aeroportuario (Ley de Aeropuertos) V.7
- 1.1.7 Intensificación de la seguridad aérea (operacional + seguridad física) V.8
- 1.1.8 Potenciar la competencia e incrementar la competitividad de los costes del puerto V.9
- 1.1.9 Desarrollo y actualización de normativa del transporte marítimo V.10
- 1.1.10 Refuerzo de la presencia de España en organismos internacionales del sector transporte V.11
- 1.1.11 Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria V.12

1.2 Programa de Gestión y prestación de servicios..... V.13

- 1.2.1 Nuevas condiciones para las concesiones de los servicios de transporte por carretera V.13
- 1.2.2 Nuevo modelo de gestión de servicios ferroviarios de mercancías (integración de mercancías en la cadena logística europea)..... V.14
- 1.2.3 Nuevo modelo de gestión de las terminales de mercancías V.15
- 1.2.4 Racionalización de la oferta de servicios ferroviarios V.16
- 1.2.5 Racionalización de líneas deficitarias V.17
- 1.2.6 Nuevo modelo de gestión aeroportuaria y de navegación aérea V.18
- 1.2.7 Impulsar el posicionamiento internacional de los puertos reforzando la acción comercial y de los servicios V.19
- 1.2.8 Integrar la sostenibilidad, la seguridad y la I+D+i en la gestión de los puertos..... V.20
- 1.2.9 Mejorar la conectividad de los puertos como parte de una red integral..... V.21
- 1.2.10 Calidad de los servicios de la Administración Marítima V.22
- 1.2.11 Apoyo a la internacionalización de las empresas españolas del sector transporte V.23
- 1.2.12 Observatorio del Transporte de España V.24
- 1.2.13 Portal del Transporte..... V.25
- 1.2.14 Carta de los derechos de los usuarios V.26

1.3 Programa de Actuación Inversora..... V.27

V

Revisiones y adaptaciones del Plan



1.3.1	Conservación y mantenimiento viario.....	V.27
1.3.2	Mejora de la seguridad vial	V.28
1.3.3	Acondicionamientos.....	V.29
1.3.4	Variantes de población.....	V.30
1.3.5	Nueva infraestructura viaria.....	V.31
1.3.6	Red convencional ferroviaria.....	V.32
1.3.7	Potenciación del transporte ferroviario de mercancías	V.33
1.3.8	Red de Alta Velocidad	V.34
1.3.9	Plan Global de Cercanías	V.35
1.3.10	Integración urbana del ferrocarril	V.36
1.3.11	Optimización de la gestión de las infraestructuras marítimas	V.37
1.3.12	Seguridad operacional, lucha contra la contaminación y eficiencia en la gestión de servicios de salvamento	V.38
1.3.13	Innovación, I+D e ITS	V.39

2 FICHAS PLAN DE VIVIENDA V.40

2.1 Programa de Regulación, Transparencia y Seguridad..... V.40

2.1.1	Reconversión del sector: alquiler, rehabilitación y regeneración urbana.....	V.40
2.1.2	Ley de Medidas de Flexibilización y Fomento del Mercado del Alquiler de Viviendas	V.41
2.1.3	Ley de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas.....	V.42
2.1.4	Modificación y actualización del Código Técnico de Edificación (CTE) y de la Ley de Ordenación de la edificación.....	V.43

2.2 Programa de Gestión e Inversión..... V.44

2.2.1	Simplificación, eliminación de trabas y requisitos no imprescindibles	V.44
2.2.2	Observatorio de la Vivienda y Suelo.....	V.45
2.2.3	Sistema de Información Urbana.....	V.46
2.2.4	Gestión e inversión en patrimonio cultural y arquitectónico.....	V.47
2.2.5	Promoción y difusión Marca España – internacionalización del sector	V.48

2.3 Programa de Ayudas Públicas y Subvenciones..... V.49

2.3.1	Nuevo Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016.....	V.49
-------	---	------

V



V. Fichas de actuaciones estratégicas


1 Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte

1.1 Programa de Regulación, Control y Supervisión

1.1.1 Regulación del transporte terrestre, particularmente en relación al transporte por carretera

**REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE,
PARTICULARMENTE EN RELACIÓN AL
TRANSPORTE POR CARRETERA**

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**



Objetivo:

Modificar la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre (LOTT) para adaptarla a los nuevos Reglamentos comunitarios en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril y de acceso a la profesión de transportista por carretera y a los mercados de transporte de mercancías por carretera y de transporte de viajeros en autobús.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Mejorar la competitividad y eficiencia empresarial:
Reducir el número de licencias exigidas, generalizar la tramitación telemática de expedientes, facilitar la resolución de conflictos contractuales y frenar el intrusismo en el sector. Eliminación de cualquier alusión al establecimiento de tarifas fijas por parte de la Administración.

Mejorar el servicio público de transporte de viajeros:
Reforzar el carácter contractual de la relación entre la Administración y el gestor del servicio titularidad de la misma, incorporar la normativa comunitaria en lo que se refiere a “Obligación de Servicio Público” e introducir medidas que permitan optimizar la ocupación de los vehículos.

Mejorar la transparencia y el control:
Modificación y racionalización del régimen sancionador para su

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

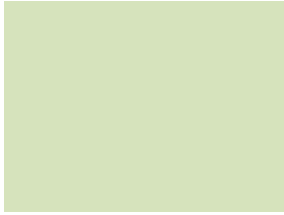
RESPONSABLE

Dirección General
de Transporte
Terrestre

CALENDARIO
2012-2024

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte




armonización y homogenización a nivel comunitario e introducción de distintas medidas que permitan un mejor seguimiento de la actividad de los concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.



1.1.2 Nuevo modelo de Red de Interés General de Carreteras (Ley de Carreteras)

**NUEVO MODELO DE RED DE INTERÉS
GENERAL DE CARRETERAS (LEY DE
CARRETERAS)**

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**



Objetivo:

Actualizar el modelo de la Red de Interés General de Carreteras del Estado, corrigiendo posibles ineficiencias, para lograr un mejor funcionamiento de la Red con el menor consumo posible de recursos.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Análisis y diagnóstico del marco normativo, organizativo y de gestión de la Red de Interés General de Carreteras del Estado:

- revisión de la Ley 25/1988, de 29 de julio ,de Carreteras, la Ley 8/1972, de 10 de mayo sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión
- revisión del Reglamento General de Carreteras (R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre), actualizando su contenido en función de la variación operada desde su respectiva promulgación-en algún caso hace mas de 40 años, si bien con diversas modificaciones puntuales, de la variación de las necesidades socioeconómicas, de la evolución técnica, de la doctrina jurisprudencial, del Derecho comparado y eurocomunitario, y en el de la propia evolución física de la Red estatal y de las Redes autonómicas y locales, incluyendo un análisis y reconsideración en su caso de los distintos itinerarios, carreteras y tramos que actualmente forman parte de la Red de Interés General del Estado.

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

RESPONSABLE

Dirección General
de Carreteras

CALENDARIO

2012- 2014

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.1.3 Ordenación de la regulación del sector ferroviario: Liberalización efectiva del transporte de viajeros

**LIBERALIZACIÓN EFECTIVA DEL TRANSPORTE
DE VIAJEROS**

**TRANSPORTE
FERROVIARIO**

Objetivo:

Garantizar unos servicios de transporte ferroviario seguros, eficaces y de calidad mediante una competencia regulada que asegure la transparencia y unas prestaciones adecuadas a las necesidades del cliente, liberalizando el transporte nacional de viajeros y reforzando las medidas para la liberalización efectiva del transporte de mercancías.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El punto de partida de esta actuación es la apertura del sector ferroviario, iniciada en 2003 con la Ley del Sector Ferroviario, la cual se tiene que adaptar a las directrices europeas del Espacio Ferroviario Único (Directiva Recast).

La liberalización efectiva del transporte de viajeros contempla la apertura del mercado al transporte interior de viajeros, considerando:

- Competencia por el mercado (concesiones) para los servicios OSP
- Competencia libre en el mercado para los servicios comerciales, no subvencionados
- Así como la posibilidad de elegir el operador de Cercanías y Media Distancia en las CCAA que tienen transferido estos servicios

Hasta entonces, RENFE-Operadora tendrá derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

Una vez que se imponga el régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario de viajeros, RENFE-Operadora conservará el derecho a explotar la capacidad de red que entonces utilice efectivamente y podrá solicitar que se le asigne otra capacidad de red, con arreglo a lo previsto en la Ley.

RESPONSABLE

Secretaría
General de
Transportes,
DGF, ADIF, RENFE

CALENDARIO

2013 -2024

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**


V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.1.4 Ordenación de la regulación del sector ferroviario (Liberalización efectiva del transporte de viajeros): Nuevo sistema de cánones de ADIF

LIBERALIZACIÓN EFECTIVA DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE FERROVIARIO: Nuevo sistema de cánones de ADIF

TRANSPORTE FERROVIARIO 

REGULACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN

Objetivo:

Establecimiento de un nuevo sistema de cánones adaptados con el nuevo escenario de liberalización que minimicen las barreras de entrada, promuevan el incremento de los servicios y fomenten la competencia.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

La Directiva Recast recoge la reforma del actual sistema de cánones, de tal manera que se alcance el doble objetivo de cubrir las obligaciones financieras del administrador de infraestructuras y el estímulo al crecimiento del tráfico.

RESPONSABLE

Secretaría General de Transportes, ADIF

CALENDARIO

2014

La modificación incluirá:

- Cánones de acceso por vía férrea basados en las características de emisión de ruido, con criterios de equilibrio en la competencia entre modos.
- Canon por utilización de la red Convencional equivalente al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario,
- Canon por utilización de la red de Alta Velocidad, incluirá recargos basados en principios de eficiencia, transparencia y no discriminación.
- Nuevo esquema tarifario de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares (servicios ACA), transformando determinados servicios complementarios en auxiliares.

V



1.1.5 Ordenación de la regulación del sector ferroviario (Liberalización efectiva del transporte de viajeros): Adecuación de RENFE Operadora a la liberalización

LIBERALIZACIÓN EFECTIVA DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE FERROVIARIO: Adecuación de Renfe Operadora

Objetivo:

Adaptar la estructura, organización y gestión de Renfe Operadora al nuevo horizonte de liberalización marcado por el Gobierno.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Reorganización de Renfe Operadora para asimilar su posición competitiva a la de otros operadores ferroviarios fuertemente establecidos, dotándola de una organización similar, que se traducirá en la creación de cuatro sociedades mercantiles, correspondientes a los siguientes servicios: viajeros; mercancías y logística; fabricación y mantenimiento; y activos.

En paralelo a la implantación de nuevos esquemas empresariales, Renfe Operadora deberá desarrollar e implantar una estrategia empresarial que garantice el éxito de cada una de sus sociedades ante el inminente proceso de liberalización.

Este nuevo modelo de gestión contará, tanto con medidas transversales o comunes, como con medidas específicas para cada una de sus actividades.


Medidas transversales o comunes:

- Suficiencia financiera y viabilidad económica
- Estrategia de Internacionalización
- Intermodalidad
- Racionalización de la oferta ferroviaria

Medidas específicas:

- Desarrollo de un nuevo modelo de gestión del transporte de Mercancías
- Mejora de la competitividad de Larga Distancia
- Desarrollo e implantación del modelo de Obligaciones de Servicio Público
- Gestión del exceso de parque, favoreciendo los objetivos de la liberalización

TRANSPORTE FERROVIARIO



REGULACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN

RESPONSABLE

Renfe Operadora

CALENDARIO

2013 -2014

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.1.6 Marco legal del nuevo modelo aeroportuario (Ley de Aeropuertos)

**MARCO LEGAL DEL NUEVO MODELO
AEROPORTUARIO (LEY DE AEROPUERTOS)**

**TRANSPORTE
AÉREO**

Objetivo:

Dentro del objetivo del sector aéreo de reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Fomento, se plantea realizar un diagnóstico de la legislación/reglamentación en materia de aeropuertos y acometer la adaptación del Marco Regulatorio de acuerdo con el nuevo modelo de gestión aeroportuaria de Aena.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El RD 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, contempla la modernización del modelo de gestión aeroportuaria e incluye medidas liberalizadoras en el ámbito aeroportuario. Asimismo el RD 20/2012, de 13 de julio, aborda la regulación de los Comités de Coordinación Aeroportuaria y actualiza las cuantías de las tarifas unitarias.

Los trabajos actualmente en curso sobre el modelo aeroportuario y su adecuación a la realidad del momento pueden requerir una adecuación de las referencias legales y/o reglamentarias en materia aeroportuaria que viabilicen su implantación. Como tarea inicial, se abordará de forma inmediata un análisis crítico de la situación reglamentaria actual.

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

RESPONSABLE

Dirección General de Aviación Civil (DGAC)
Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, (órgano supervisor técnico) y AENA

CALENDARIO
2012-2015



1.1.7 Intensificación de la seguridad aérea (operacional + seguridad física)

**INTENSIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD AÉREA
(OPERACIONAL + SEGURIDAD FÍSICA)**

**TRANSPORTE
AÉREO**

Objetivo:

Para mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo se proponen una serie de actuaciones prioritarias que se fundamentan, por un lado en un nuevo enfoque preventivo en nuestra tradicional cultura de supervisión de seguridad para la vigilancia de riesgos y, por otro, en el refuerzo de la seguridad aérea en el ámbito de los trabajos aéreos

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Para la consecución del objetivo marcado se pretende:

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), cuyo marco regulatorio está en proceso.
- Mejora de la seguridad en el sector de la compañías aéreas.
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo.
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea (que se integrará en el Observatorio del Transporte). Este Observatorio contará con los módulos de Navegación Aérea, Compañías Aéreas y Aeropuertos.

RESPONSABLE

Dirección General de Aviación Civil (órgano regulador), Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, (órgano supervisor técnico) Y AENA

CALENDARIO
2012-2015

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.1.8 Potenciar la competencia e incrementar la competitividad de los costes del puerto

**POTENCIAR LA COMPETENCIA E
INCREMENTAR LA COMPETITIVIDAD DE LOS
COSTES DEL PUERTO**

**TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Objetivo:

El objetivo es avanzar en procesos regulatorios, de control y vigilancia que redunden en una mejora de la competitividad de los puertos sustentados tanto en la mejora de rendimientos y productividades, como en un menor precio de los servicios repercutidos al cliente

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Poner en marcha el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (integrado en el Observatorio del Transporte) y actualizar los Pliegos de Prescripciones Técnicas con el fin de consolidar un mecanismo estable en el sistema portuario de interés general como instrumento para velar por un marco de libre competencia inter-portuaria e intra-portuaria, por el cual se eviten o se actúe para remediar los efectos de prácticas abusivas, actuaciones discriminatorias y otras acciones análogas.

Impulsar la mejora del rendimiento y productividad de las operaciones portuarias, con el fin, entre otros, de minimizar el tiempo de estancia en puerto de los buques, las mercancías y los pasajeros.

Promover una reducción efectiva del coste de escala y de paso del tráfico por el puerto y trasladar los incrementos de eficiencia a las tarifas al cliente.

Impulsar el incremento del número de prestadores de servicios portuarios para aumentar las condiciones de competencia en el puerto

Disminuir la rigidez laboral especialmente en el ámbito de la manipulación de mercancías, en aras de una reducción de los costes de paso por puerto.

Mejorar la eficiencia de los trámites portuarios como mecanismo para una mayor agilidad administrativa del flujo del tráfico.

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

RESPONSABLE

Puertos del
Estado y
Autoridades
Portuarias

CALENDARIO
2012-2016

V



1.1.9 Desarrollo y actualización de normativa del transporte marítimo

**DESARROLLO Y ACTUALIZACIÓN NORMATIVA
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

**TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Objetivo:

Modificar el marco normativo del sector del transporte marítimo para fortalecer y mejorar las condiciones de competitividad de los agentes económicos del sector marítimo.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Se adecuará el marco regulatorio-administrativo a las necesidades de competitividad del sector, con el fin de articularlo como elemento al servicio de su desarrollo y de la competitividad de la economía española especialmente de los sectores con mayor grado de apertura internacional. Esta adecuación se realizará respetando el criterio general de proporcionar un marco de seguridad jurídica estable y homologable a nivel internacional.

Entre las reformas concretas que se abordarán está una nueva Ley General de Navegación, así como reformas para profundizar en el sector de la náutica de recreo comercial (implantación de un segundo registro, simplificación y adecuación de titulaciones, actualización de equipos de seguridad etc.). Por último, se redactará un Código Técnico sobre los buques de recreo de eslora mayor de 24 metros (megayates) con el fin de situar a España al nivel de otros países europeos que han modernizado sus instrumentos técnicos.

Relacionada con estas reformas y abordada en otra ficha está la regulación en el ámbito portuario cuyo objetivo, de forma coherente, es dar estabilidad jurídica al marco legal vigente y, de forma puntual realizar correcciones técnicas a fin de aclarar o reforzar los principios generales que rigen el modelo de organización, financiación y gestión de los puertos de interés general.

**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

RESPONSABLE

**Dirección General
de la Marina
Mercante**

CALENDARIO

2012-2016

V



1.1.10 Refuerzo de la presencia de España en organismos internacionales del sector transporte

REFUERZO DE LA PRESENCIA DE ESPAÑA EN ORGANISMOS INTERNACIONES DEL SECTOR TRANSPORTE

Objetivo:

- Mejorar la imagen de España en exterior.
- Facilitar el funcionamiento de la administración española mediante una mayor inserción internacional.
- Apoyar el desarrollo y la competitividad internacional del sector de infraestructuras y transporte, tanto público como privado.
- Rentabilizar internacionalmente el esfuerzo de inversión en modernización del sistema de transporte español.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:


Incremento de la presencia de españoles en los equipos directivos y de gestión de los organismos internacionales relacionados directa o indirectamente con el transporte y las infraestructuras, tanto los generales (ITF, Banco Mundial), como los específicos modales.

Impulso de actividades internacionales de organismos públicos y privados mediante la organización de congresos o eventos de los organismos internacionales en España.

Refuerzo de la posición española en las instituciones internacionales mejorando la coordinación interna entre los diversos organismos y actores nacionales implicados.

Refuerzo de la coordinación en esta materia con el Ministerio de Asuntos Exteriores (y los sectoriales que pueda resultar procedente en cada caso).

Todos los modos



**REGULACIÓN,
CONTROL Y
SUPERVISIÓN**

RESPONSABLE

Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda


CALENDARIO
2012-2024

V



1.1.11 Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Todos los modos 

REGULACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN

Objetivo:

Adecuación de los modelos de gestión al marco de plena liberalización de los sectores, en convergencia con las normas y políticas comunitarias. Inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

La Agencia que se creará desempeñará actividades de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal, así como funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación con las infraestructuras como con la operación ferroviaria, en los ámbitos de competencia estatal.

RESPONSABLE
SEITyV

CALENDARIO
2012-2014

V




1.2 Programa de Gestión y prestación de servicios

1.2.1 Nuevas condiciones para las concesiones de los servicios de transporte por carretera

**NUEVAS CONDICIONES PARA LAS
CONCESIONES DE LOS SERVICIOS DE
TRANSPORTE POR CARRETERA**

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**



Objetivo:

“Plan de renovación de las concesiones de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera”, basado en la oferta intermodal, para aumentar la calidad en la prestación de los servicios, fomentar la cohesión territorial y garantizar mayores estándares de seguridad.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El Plan tratará la renovación de concesiones, la posibilidad de ampliar a nuevas concesiones y el análisis de la conveniencia de incluir el control de viajeros de forma directa por la administración.

Contenido del Plan:

- Supervisión de la concesión: exigir al concesionario una contabilidad analítica de asignación de costes y la utilización de dispositivos que permitan conocer los datos reales de su actividad.
- Plazo de vigencia: 10 años.
- Pago de un canon.
- Actualización del régimen de revisión de tarifas.
- Utilización más eficiente de los vehículos, permitiendo la realización del transporte escolar y de trabajadores de forma combinada con las mencionadas concesiones.
- Posible introducción de tarifas flexibles
- Medidas para una mayor transparencia

RESPONSABLE

Dirección General
de Transporte
Terrestre

CALENDARIO

2012-2018

**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**

V



1.2.2 Nuevo modelo de gestión de servicios ferroviarios de mercancías (integración de mercancías en la cadena logística europea)

NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS: Integración de mercancías en la cadena logística europea

TRANSPORTE FERROVIARIO



GESTIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Objetivo:

Potenciar el transporte ferroviario de mercancías, incrementando la cuota de mercado en España y mejorando el posicionamiento en la cadena logística europea

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El nuevo modelo de gestión de los servicios ferroviarios de mercancías se sustentará en una planificación rigurosa y coordinada con el desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias (PITVI, Redes Europeas de Transporte,...), aprovechando el impulso de la Unión Europea mediante la aprobación del Reglamento que regula la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

Las principales líneas estratégicas del nuevo modelo de gestión se traducen en:

- Mejorar la competitividad optimizando el coste y mejorando la calidad del servicio:
 - ~ Mejorar procesos (gestionar rentablemente fases críticas de la cadena de valor)
 - ~ Aumentar la capacidad de transporte
 - ~ Suprimir principales cuellos de botella
 - ~ Reducir tiempos de viaje, mejorar puntualidad e información
 - ~ Desarrollar el transporte ferroportuario
 - ~ Optimizar los servicios de autopistas ferroviarias (intermodalidad puerta a puerta)
 - ~ Rentabilizar conexiones a plataformas logísticas y apartaderos
- Basar la actividad en corredores con ventaja competitiva sobre la carretera
- Integrar la actividad dentro de las cadenas logísticas del transporte internacional

RESPONSABLE

**Renfe
Operadora**

CALENDARIO 2012 - 2018

V



1.2.3 Nuevo modelo de gestión de las terminales de mercancías

**NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE LAS
TERMINALES DE MERCANCÍAS**

**TRANSPORTE
FERROVIARIO**

Objetivo:

Incrementar la eficacia de los servicios ferroviarios de mercancías. El modelo elegido garantizará la prestación del servicio en condiciones de máxima eficiencia y calidad integral.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Con el objetivo de incrementar la eficacia de los servicios ferroviarios de mercancías, se establecerá un nuevo Modelo de Gestión para las terminales. Se asignará a cada instalación el modelo de gestión más adecuado de forma transparente con criterios objetivos. Los posibles modelos de gestión son:

- Gestión Directa: Prestación de los Servicios, Complementarios y Auxiliares por ADIF a las Empresas Ferroviarias y Candidatos con capacidad asignada, bien con recursos propios o bien con Contratos de Servicios específicos con Empresas debidamente habilitadas.
- Gestión por Terceros: que puede ser
 - Autoprestación de los Servicios Complementarios y Auxiliares por las Empresas Ferroviarias, por sí mismos y para sus propios tráficos.
 - Gestión por terceros a riesgo y ventura: Prestación de los Servicios Complementarios y Auxiliares a las Empresas Ferroviarias.
- Gestión por Sociedades: Una sociedad tendrá la encomienda para la prestación de los Servicios, su explotación y desarrollo logístico. En dichas sociedades podrían participar entre otros Empresas y Operadores Logísticos, Empresas Ferroviarias y Administraciones Territoriales.

Para cada uno de los Centros e Instalaciones Logísticas se definirá el modelo de financiación y de gestión de colaboración público-privada, Hasta tanto no se implanten los modelos de gestión citados, se llevarán a cabo medidas para mejorar la eficiencia económica en la prestación de los servicios a operadores.

RESPONSABLE

DGF Y ADIF

CALENDARIO

2012-2018

**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**



1.2.4 Racionalización de la oferta de servicios ferroviarios

**RACIONALIZACIÓN DE LA OFERTA DE
SERVICIOS FERROVIARIOS Y DE LÍNEAS
DEFICITARIAS**

**TRANSPORTE
FERROVIARIO**

Objetivo:

Optimizar los recursos productivos para garantizar un servicio ferroviario eficiente e integrado

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

RESPONSABLE

Renfe Operadora

CALENDARIO

2012 - 2018

Garantizar un servicio ferroviario eficiente requiere una revisión en profundidad de la racionalidad de la oferta:

- Analizar la oferta deficitaria de Cercanías y Media Distancia, identificando las aportaciones de eficiencia económica, social y medioambiental de cada modo
 - ~ Identificar Obligaciones de Servicio Público
 - ~ Estudiar alternativas de diseño de ofertas complementarias entre modos
 - ~ Establecer contratos OSP con las Administraciones Públicas con concreción de las prestaciones de calidad y las compensaciones económicas correspondientes
- Revisar la adaptación de la oferta a la demanda en Larga y Media Distancia con el objetivo de incrementar la rentabilidad
- Fomentar una oferta integrada de servicios, desarrollando estrategias de complementariedad en las cadenas de transporte con el fin de optimizar la aportación de eficiencia de cada modo al sistema global
 - ~ Facilitar la conexión de las líneas de Alta Velocidad con el aeropuerto Madrid-Barajas
 - ~ Mejorar la conectividad de las redes ferroviarias y portuarias
 - ~ Mejorar la conectividad dentro del modo ferroviario (Larga y Media Distancia) garantizando una oferta complementada de servicios integrados
- Evaluar el activo en relación con la actividad comercial
 - ~ Determinar necesidades derivadas del PITVI y, si procede, fuentes de financiación, requerimientos, plazos, etc ...
 - ~ Gestión del exceso de parque, incluyendo venta, alquiler y/o explotación del material infrutilizado

V


Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.2.5 Racionalización de líneas deficitarias

RACIONALIZACIÓN DE LINEAS DEFICITARIAS

TRANSPORTE FERROVIARIO



Objetivo:

Gestionar la provisión de infraestructuras del modo más eficiente, social y económicamente posible, adaptado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El aprovechamiento de la red ferroviaria medido en términos de ocupación de línea (circulaciones) es medio-bajo en el conjunto de la red. Por lo tanto, se identificarán las actuales infraestructuras ferroviarias que permitirán reestructurar y mantener una red ferroviaria pública viable, pasando a cerrar las líneas deficitarias (según art. 11 LSF), que no estén vinculadas a obligaciones de servicio público.

El estudio para la posible propuesta de cierre de líneas, tanto de ancho ibérico como métrico, se llevará a cabo siguiendo, en particular, el criterio de eficiencia económica (matizado por posibles consideraciones políticas o estratégicas que pudieran concurrir).

En el caso concreto de las líneas de *ancho ibérico*, los criterios para el estudio de cierre de líneas serán:

- ~ Producción: tráfico < 300 circulaciones mensuales
- ~ Calidad de la línea: velocidad comercial <75 km/h
- ~ Eficiencia: coste unitario del viajero*km transportado (>0,15€/(viajero*km))
- ~ Superposición con red AV (análisis de uso de la línea tras la puesta en servicio de un nuevo tramo de AV)
- ~ Accesibilidad territorial (comparación con autobús)
- ~ Potencialidad para tráfico de mercancías

En función del resultado de la aplicación de estos criterios se establecerá el plan correspondiente para cada línea que pueda incluir su cierre inmediato o una nueva estrategia de gestión.

RESPONSABLE

Secretaría General de Transporte, ADIF y Renfe Operadora

CALENDARIO

2012 - 2018

GESTIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.2.6 Nuevo modelo de gestión aeroportuaria y de navegación aérea

**NUEVO MODELO DE GESTIÓN
AEROPORTUARIA Y NAVEGACIÓN AÉREA**

**TRANSPORTE
AÉREO**

Objetivo:

Búsqueda de la eficiencia mediante un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, independiente de la navegación aérea, basado en criterios empresariales y en el que se de entrada al capital privado en el accionariado de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, así como continuar el proceso de reestructuración de la navegación aérea.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Esta actuación consiste en el diseño e implantación de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, basado en criterios de gestión empresariales, enfocados a la consecución de resultados por la vía de la eficiencia, la productividad, la competitividad, la optimización de recursos, el incremento y la diversificación de ingresos (aeronáuticos y comerciales), la solidez financiera y la proyección internacional. Todo ello con la finalidad de mantener el liderazgo mundial de Aena Aeropuertos como gestor aeroportuario en volumen de pasajeros, lo que otorga valor al conjunto del país.

A su vez, este proceso será compatible con el objetivo estratégico de contribuir a la vertebración y cohesión de España con seguridad, calidad y respeto al medio ambiente.

La hoja de ruta contempla la entrada de capital privado en el accionariado de dicho gestor, profundizando simultáneamente en la separación entre la actividad aeroportuaria y la de navegación aérea, dando continuidad a la Reforma Estructural de la Navegación Aérea ya iniciada.

RESPONSABLE

Aena y Aena Aeropuertos

CALENDARIO

2012-2015

GESTIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

V



1.2.7 Impulsar el posicionamiento internacional de los puertos reforzando la acción comercial y de los servicios

IMPULSAR EL POSICIONAMIENTO INTERNACIONAL DE LOS PUERTOS REFORZANDO LA ACCIÓN COMERCIAL Y DE LOS SERVICIOS

TRANSPORTE MARÍTIMO

Objetivo:

Favorecer mayor integración de los agentes de la comunidad portuaria de manera que se presente ante el mercado internacional una oferta global integrada de alta relación calidad/coste, vista en su conjunto.

Impulsar una verdadera integración de los puertos en las redes de transporte a través de un refuerzo de su función intermodal y también logística.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Mejorar la relación calidad/coste percibida por el cliente, a través del diseño y supervisión de una serie de objetivos e indicadores relacionados con el rendimiento y la productividad de las operaciones portuarias.

Implantar “ventanillas únicas” que unifiquen los trámites de gestión portuaria, como mecanismo para incrementar la agilidad administrativa de flujo del tráfico y de mejora de la competitividad.

Potenciar el establecimiento de acuerdos estratégicos entre los agentes portuarios como instrumento de puesta a disposición en el mercado de la oferta portuaria en su conjunto.

Impulsar la acción comercial (planes de marketing nacional e internacional, comunicación, oferta comercial, etc.) como mecanismo para mejorar la rentabilidad operativa de los puertos.

Fomentar la función logística en los puertos (como complemento a la función intermodal) para conseguir su inserción en las cadenas de suministro global. En este sentido se establecerá un programa de previsión y seguimiento del desarrollo de plataformas intermodales en el interior del territorio destinadas a albergar actividades de valor añadido sobre la mercancía y también zonas de actividad logística.

GESTIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

RESPONSABLE

Puertos del Estado y Autoridades Portuarias

CALENDARIO

2012-2016

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.2.8 Integrar la sostenibilidad, la seguridad y la I+D+i en la gestión de los puertos

**INTEGRAR LA SOSTENIBILIDAD, LA
SEGURIDAD Y LA I+D+i EN LA GESTIÓN DE
LOS PUERTOS**

Objetivo:

**TRANSPORTE
MARÍTIMO**

**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**

Protocolizar en base a procesos y herramientas la consideración de la sostenibilidad y de la seguridad en los instrumentos de gestión del sistema portuario (Planes de Empresa, pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, etc.) de cara a extender su uso, no como elemento diferenciador, y si como elemento imprescindible.

RESPONSABLE

**Puertos del Estado
y Autoridades
Portuarias**

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Potenciar la sostenibilidad en la gestión, con especial énfasis en el eje social y ambiental, este último en los ámbitos de tierra, agua y aire, a través de un seguimiento continuo de las memorias de sostenibilidad que elaboran las Autoridades Portuarias, una mejor coordinación medioambiental entre Administraciones y la inclusión de parámetros medioambientales en los pliegos de los servicios portuarios, los contratos concesionales y en general los sistemas de gestión medioambiental.

CALENDARIO

2012-2016

Actualizar los protocolos de protección y seguridad de las instalaciones y en materia de prestación de servicios portuarios y comerciales, con especial énfasis en la coordinación de medios, la actualización de los planes de contingencia y respuesta a incidencias y de los planes de protección de los puertos.

Se definirá un programa de promoción de I+D+i impulsado desde Puertos del Estado, con base en el diagnóstico de situación actual realizado por la Comisión Interportuaria de I+D+i actualmente en vigor. Se potenciará con ello las actividades innovadoras en tres ejes: Autoridad Portuaria, Comunidad Portuaria y Sistema Portuario

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.2.9 Mejorar la conectividad de los puertos como parte de una red integral

**MEJORAR LA CONECTIVIDAD DE LOS
PUERTOS COMO PARTE DE UNA RED
INTEGRAL**

Objetivo:

**TRANSPORTE
MARÍTIMO**

**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**

Coordinar de manera eficaz la Administración portuaria y ferroviaria para asegurar la circulación de trenes en condiciones de seguridad y eficiencia, atendiendo a las condiciones de competencia entre empresas ferroviarias.

RESPONSABLE

**Puertos del Estado
y Autoridades
Portuarias**

CALENDARIO

2012-2016

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Creación de un Comité de seguimiento de las actuaciones de accesos terrestres a los puertos.

Mejorar los procedimientos asociados a la gestión de la circulación ferroviaria en los entornos portuarios, teniendo en cuenta las necesidades de recursos materiales y humanos (formación de personal de Autoridades Portuarias).

Optimizar los mecanismos de coordinación con ADIF y con las empresas ferroviarias para la gestión de la capacidad de las infraestructuras en el complejo ferroportuario, con el objeto de minimizar las interferencias entre la explotación ferroviaria y la explotación portuaria.

Completar los procedimientos asociados a la gestión de la seguridad de la circulación de los trenes en el complejo ferro-portuario, teniendo en cuenta que las Autoridades Portuarias son entidades responsables de la seguridad en la circulación ferroviaria con respecto a las infraestructuras a su cargo.


V



1.2.10 Calidad de los servicios de la Administración Marítima

**CALIDAD DE LOS SERVICIOS DE LA
ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA**

**TRANSPORTE
MARÍTIMO**



Objetivo:

Incrementar la calidad de los servicios prestados por la administración marítima española como factor decisivo en la competitividad del sector.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Para proporcionar una mejora en los servicios que se prestan en el ámbito del transporte marítimo que beneficie a los usuarios y al conjunto de la actividad económica se abordará el análisis de las actividades que lleva a cabo la Administración marítima española con el fin de estudiar las áreas de mejora y para establecer los procedimientos unificados entre todas las Capitanías y Distritos marítimos. Además, también se continuará con la mejora de los procedimientos asociados a la gestión de la calidad de la expedición de titulaciones marítimas profesionales.

Por otra parte y de manera complementaria y coherente con la mejora de la calidad en el transporte marítimo, la calidad seguirá constituyendo uno de los ejes de referencia de los servicios portuarios, para lo cual se establecerán una serie de incentivos a recoger en los Pliegos de Prescripciones que regulan los servicios portuarios, y además se fijarán indicadores de calidad en los Informes anuales de competitividad.

RESPONSABLE

**Dirección General
de la Marina
Mercante**

CALENDARIO
2012-2016

**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.2.11 Apoyo a la internacionalización de las empresas españolas del sector transporte

**APOYO A LA INTERNACIONALIZACIÓN DE
LA EMPRESAS ESPAÑOLAS DEL SECTOR
TRANSPORTES**

Objetivo:

Apoyar el desarrollo y la competitividad internacional del sector de infraestructuras y transporte, tanto público como privado.

Contribuir a los objetivos generales de recuperación económica, generación de empleo e internacionalización de la economía española.

Rentabilizar internacionalmente el esfuerzo de inversión en modernización del sistema de transporte español.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:


Apoyo al desarrollo de oportunidades de negocio del sector español en el ámbito internacional, mediante la colaboración entre organismos y empresas públicas y empresas privadas en la participación en proyectos internacionales.

Financiación prioritaria para proyectos de contenido tecnológico con capacidad para ser rentabilizados internacionalmente y que contribuyan a mejorar la imagen de España.

Impulso a la innovación operativa y nuevos desarrollos tecnológicos en materia de navegación aérea: navegación por satélite, nuevos conceptos de navegación, etc.

Refuerzo del papel de los organismos públicos de fomento de la internacionalización de la economía española (ICEX, CESCE, servicios diplomáticos, etc.) en el ámbito de las empresas de las infraestructuras y el transporte.

Todos los modos



**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**

RESPONSABLE
SEITyV

CALENDARIO
2012-2016

V



1.2.12 Observatorio del Transporte de España

**OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE
ESPAÑA**

Todos los modos

Objetivo:

Herramienta de conocimiento, prospección, análisis y difusión del transporte en España desde una visión integrada. Instrumento de apoyo a la gestión de Administraciones y de toma de decisiones de empresas privadas. Objetivar la toma de decisiones basada en análisis rigurosos de beneficios y costes.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El Observatorio de Transporte de España tendrá como funciones principales:

- Análisis prospectivo de la movilidad en España abarcando todos los modos y categorías del transporte. Para esta función se desarrollarán instrumentos de análisis evaluación y seguimiento como un sistema de indicadores de movilidad, infraestructuras, servicios, de mercado y económicos, basados en fuentes propias y ajenas y Sistemas de Información Geográfica.
- Producción de informes periódicos así como informes específicos sobre temas que lo requieran.
- Evaluación rigurosa de políticas y medidas basadas en criterios objetivos, transparentes y cuantificables.
- Evaluación y el seguimiento de las actuaciones normativas y de gestión
- Unidad de Seguimiento de Centros de Excelencia de Colaboraciones Público-Privados (CPP).

Su configuración y funcionamiento garantizará su independencia y alto nivel de cualificación profesional.

RESPONSABLE

Secretaría de
Estado de
Infraestructuras,
Transporte y
Vivienda


CALENDARIO
2013-2018

**GESTIÓN Y
PRESTACIÓN DE
SERVICIOS**



1.2.13 Portal del Transporte

PORTAL DEL TRANSPORTE DE ESPAÑA

Todos los modos 

Objetivo:

Aumentar la información del transporte en España. Incrementar la eficiencia en los desplazamientos de personas y la transparencia en el funcionamiento de los mercados de transporte mediante una mejor información. Aumentar la cohesión territorial.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

El Portal será una plataforma que ofrezca al ciudadano información de todas las líneas de transporte regular de viajeros en cada uno de los modos: terrestre, marítimo y aéreo, en una única búsqueda.

Se partirá de la elaboración de un Catálogo de Transporte Intermodal con la información de rutas y horarios de transporte regular de viajeros para media y larga distancia en todos los modos

Con esta información, el portal permitirá a los ciudadanos acceder fácilmente a la información del catálogo de forma completa y fiable y analizar las distintas alternativas de transporte para un trayecto determinado.

GESTIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

RESPONSABLE

Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

CALENDARIO

2013-2018

V



1.2.14 Carta de los derechos de los usuarios

CARTA DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS

Todos los modos

Objetivo:

Refuerzo de los derechos de los usuarios de los distintos modos de transporte como instrumento esencial para la mejora de la calidad de los servicios de transporte.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Compilación, en una Carta de los derechos de los usuarios, revisando todos los derechos regulados en los distintos Reglamentos comunitarios aplicables para cada modo de transporte, con el objetivo de favorecer una mejor información y aplicabilidad de los mismos.

Definición, al menos, los derechos en materia de: trayecto (horario, duración y puntualidad), información fiable y precisa, método de reserva y pago más adecuados, percepción de compensaciones en caso de incumplimiento y accesibilidad de los medios de transporte.

Impulso, en el seno de las instituciones de la Unión Europea, de la modificación de la normativa en aquellos aspectos que se considere que es adecuada una mejor regulación de estos derechos.

Aprobación de nuevas condiciones generales de contratación para transporte colectivo de viajeros por carretera y ferrocarril, que recogerán el conjunto de los derechos y obligaciones de los pasajeros en estos modos de transporte reforzando las garantías de su cumplimiento en el ámbito mercantil.

RESPONSABLE

Secretaría de
Estado de
Infraestructuras,
Transporte y
Vivienda

CALENDARIO
2013-2018

GESTIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

V



1.3 Programa de Actuación Inversora

1.3.1 Conservación y mantenimiento viario

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**

Objetivo:

Mantenimiento de la funcionalidad de la infraestructura viaria para permitir el flujo del tráfico en condiciones de seguridad vial, calidad y nivel de servicio adecuados, así como la preservación del patrimonio viario evitando la pérdida de valor derivada de su uso y obsolescencia.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

- Operaciones de conservación y explotación para el mantenimiento de la vialidad ordinaria e invernada, servicio de vigilancia y atención de accidentes, retirada de obstáculos, limpieza de cunetas, despeje y desbroce de márgenes para asegurar una adecuada visibilidad y evitar incendios así como mantenimiento de: señalización fija y variable, barreras de seguridad, instalaciones de suministro eléctrico y alumbrado.
- Rehabilitación estructural de firmes.
- Actuaciones en obras de tierra, muros y drenajes.
- Mantenimiento de obras de paso.
- Adecuación de túneles en servicio a la Directiva Europea.
- Reposición de señalización vertical y señalización horizontal (marcas viales).
- Actuaciones de bajo coste: barreras, rehabilitaciones superficiales de firmes...
- Mejoras funcionales locales.
- Acondicionamiento de travesías no susceptibles de cesión.
- Medidas de integración ambiental y paisajística.

**ACTUACIÓN
INVERSORA**

RESPONSABLE

Dirección General
de Carreteras

CALENDARIO
2012-2024



1.3.2 Mejora de la seguridad vial

MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**

Objetivo:

Mejorar la seguridad desde la realización de actuaciones correctivas y preventivas sobre toda la Red de Carreteras del Estado.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Identificar los “Tramos de Concentración de Accidentes” (TCA) periódicamente y realizar estudios detallados de cada uno de ellos para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura.

**ACTUACIÓN
INVERSORA**

RESPONSABLE

**Dirección General
de Carreteras**

CALENDARIO

2012-2024

Desarrollar actuaciones preventivas para reducir las zonas de riesgo potencial proporcionando las condiciones necesarias para disminuir la frecuencia y gravedad de los accidentes que se produzcan: refuerzo o la mejora de la señalización y el balizamiento, el tratamiento de intersecciones, la reordenación de accesos, la creación de áreas de descanso y otros tratamientos de seguridad (correcciones de trazado, mejora de la sección transversal, tratamiento de márgenes, equipamientos de seguridad en túneles, iluminación, supresión de pasos a nivel, etc.)

Tratamiento de todos los tramos de alto potencial de mejora (TAPM) identificados y continuar con la ejecución del Plan de Barreras de Seguridad del Ministerio, que consiste en la instalación de nuevas barreras en aquellos lugares donde se detecte la necesidad y en la adecuación de las existentes a la normativa técnica vigente en toda la Red de Carreteras del Estado.

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.3.3 Acondicionamientos

ACONDICIONAMIENTOS VIARIOS

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**

**ACTUACIÓN
INVERSORA**

Objetivo:

Acondicionamiento de aquellos itinerarios de la red convencional que no demandan su conversión en autovía, atendiendo a criterios de rentabilidad en el horizonte temporal del PITVI

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Se trata de mejorar la red convencional sin llegar a la ejecución de duplicaciones de calzada, por tanto consistirán en;

- Mejoras generalizadas del trazado (eliminación de curvas de radios restrictivos de hasta 50 metros)
- Construcción de terceros carriles ya sean de adelantamiento (en rampa) o simplemente de velocidad (llano).
- Ampliación de plataforma según las necesidades (eliminación de plataformas de anchos de hasta 5,5 metros).
- Acondicionamientos puntuales (supresión de TCAs).

Con el fin de:

- Garantizar la funcionalidad de las carreteras consideradas, y asegurar un buen nivel de servicio adecuado para la demanda previsible a medio y a largo plazo.
- Satisfacer la oferta básica de accesibilidad, dotando a la totalidad de la red afectada de unas condiciones adecuadas de seguridad y comodidad adaptadas a sus características.
- Conseguir una red de itinerarios funcionales empleando para ello criterios de trazado homogéneos en itinerarios completos.
- Coordinar las actuaciones con otros programas para optimizar los recursos y obtener una red integrada.
- Mejorar de forma generalizada las condiciones de seguridad y capacidad estableciendo parámetros mínimos de diseño adaptados a la normativa vigente que actualmente está en proceso de modificación (Norma 3.1-IC) buscando parámetros más eficientes, rentables y acordes a la situación económica actual (plataforma mínima, distancia de parada, altura del obstáculo niveles de servicio...).

RESPONSABLE

Dirección General
de Carreteras

CALENDARIO

2012-2024

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte

1.3.4 Variantes de población

VARIANTES DE POBLACIÓN

TRANSPORTE POR CARRETERA



ACTUACIÓN INVERSORA

Objetivo:

El paso de carreteras por los núcleos urbanos genera conflictos; por un lado, para los usuarios de la travesía suponiendo una discontinuidad tanto en la velocidad de recorrido como en sus características geométricas y por otro, para los vecinos del municipio con problema de ruidos, atropellos etc.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

A pesar de que las numerosas actuaciones que ha llevado a cabo la Dirección General de Carreteras hasta la fecha, han supuesto la eliminación de las travesías más conflictivas y de las que soportaban las mayores intensidades de tráfico, siguen existiendo en la red de carreteras del Estado unas 900 travesías con un grado de conflictividad variable, en función de los efectos negativos que se pueden englobar en tres aspectos:

-Impacto ambiental:

- Problemas de ruido y contaminación atmosférica que padecen las personas que viven en las márgenes de las travesías, los cuales se agravan considerablemente por la circulación de vehículos pesados.
- Efecto barrera de la carretera para el paso de los peatones de uno al otro lado del núcleo.

-Peligrosidad: Las travesías suponen un riesgo para los conductores y para los peatones los cuales en muchos casos transitan por aceras estrechas o inexistentes, en conflicto con el tráfico rodado. El riesgo no se limita a los accidentes que afectan a automovilistas y peatones sino que engloba otros problemas, como los derivados del transporte de mercancías peligrosas.

-Congestión y dificultad de paso: La dificultad física para la circulación de vehículos es otro de los problemas de las travesías. Además de la intensidad de tráfico, inciden negativamente las características geométricas de la travesía, su longitud, intersecciones, semáforos, etc.

RESPONSABLE

Dirección General
de Carreteras

CALENDARIO


2012-2024

V

1.3.5 Nueva infraestructura viaria

NUEVA INFRAESTRUCTURA VIARIA

**TRANSPORTE POR
CARRETERA**



**ACTUACIÓN
INVERSORA**

Objetivo:

La Red de Carreteras de Alta Capacidad que se planifique en el PITVI debe estar integrada por autovías o autopistas con altos estándares de seguridad y con la integración de sistemas inteligentes (TICs) de gestión y servicio al usuario.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

De acuerdo con los principios de austeridad y de máximo rigor económico en la priorización de inversiones, deberá reforzarse la intermodalidad del conjunto del sistema de transporte.

Las actuaciones de este subprograma se centran por tanto en la finalización de los itinerarios ya empezados, con el objetivo de cerrar o mejorar el mallado de la red, ampliación de corredores de peaje, que incrementen la rentabilidad económica y financiera de los mismos, y la ejecución de los tramos incluidos en los corredores multimodales propuestos por la Comisión Europea para la nueva Red Transeuropea de Transporte, incluyendo la ejecución de accesos viarios a puertos.

En este sentido se procederá también a reajustar los compromisos de los convenios y protocolos acordados hasta ahora con las Comunidades Autónomas (sobre todo con Canarias e Islas Baleares).

Además, se considerarán contratos de concesión o CPP para acometer aquellos nuevos proyectos de carreteras cuya ejecución comprimida en el tiempo sea prioritaria por razones de competitividad y a la vez supongan volúmenes de inversión significativos.

Esto permitiría:

- limitar los pagos por certificación de obra a realizar por la DGC a un mínimo óptimo que garantice la viabilidad económico-financiera (35% del coste total).
- servir de fuente financiera adicional de los inversores (una parte del capital a aportar en la sociedad concesionaria se podría obtener por los accionistas constructores con cargo a dichas certificaciones).

RESPONSABLE


**Dirección General
de Carreteras**

CALENDARIO

2012-2024



1.3.6 Red convencional ferroviaria

TRANSPORTE FERROVIARIO 

RED CONVENCIONAL FERROVIARIA

**ACTUACIÓN
INVERSORA**

Objetivo:

Mantenimiento de los estándares de calidad y seguridad de los activos críticos de la red, mediante la inversión en actuaciones de mantenimiento, reposición y mejora en toda la red.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Las actuaciones sobre la red convencional ferroviaria incluyen:

- Mantenimiento y reposición del patrimonio ferroviario: desafío de futuro para asegurar la continuidad del alto nivel de servicio alcanzado. Se destinarán inversiones a aquellas actuaciones que sirvan para dar continuidad a otras ya realizadas en alta velocidad.
- Apostar por el ancho de vía estándar, con el objetivo de lograr la interoperabilidad de la red ferroviaria española con el resto de la red europea.
- Actuaciones de renovación integral de la infraestructura ferroviaria, siguiendo criterios de sostenibilidad y racionalización de recursos en la red ferroviaria. En el contexto económico actual, la renovación de infraestructuras ferroviarias ya existentes con tecnologías ambiental y económicamente sostenibles adquiere un papel clave.
- Modernización de la red convencional, por motivos de obsolescencia tecnológica e interoperabilidad de la red. Es preciso adaptar los sistemas e instalaciones de seguridad a las nuevas tecnologías de gestión del tráfico ferroviario. Se incluyen actuaciones en materia de mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones
- Continuar con las actuaciones sobre los pasos a nivel, eliminando aquellos que presenten mayor índice de peligrosidad, con el objetivo de incrementar la seguridad de la red convencional.

RESPONSABLE

Dirección General de Ferrocarriles, ADIF, FEVE

CALENDARIO
2012-2024

V



1.3.7 Potenciación del transporte ferroviario de mercancías

**POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE
FERROVIARIO DE MERCANÍAS**

**TRANSPORTE
FERROVIARIO**

Objetivo:

Mejora sustancial de la eficiencia y la competitividad del transporte ferroviario de mercancías, así como la integración efectiva del ferrocarril en las cadenas logísticas.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Política de actuaciones inversoras selectiva en las propuestas a corto y medio plazo, concentrada en la inversión en los corredores con mayor potencialidad y tendente a reducir el coste unitario del transporte de mercancías y a garantizar la sostenibilidad económica del sistema de terminales logísticas.

Infraestructuras lineales: convergencia hacia la estandarización de las características de los distintos corredores que forman parte de la red básica de la red transeuropea de mercancías; en particular:

- adaptación a trenes de longitudes de 750 metros
- adaptación a cargas de 22,5 toneladas por eje
- electrificación de líneas y líneas nuevas a 25Kv
- adaptación progresiva de gálibos a los nuevos requerimientos.

Infraestructuras nodales: adaptación de las terminales logísticas a las tendencias futuras (longitud, cargas...), para mantener la funcionalidad de las mismas, sustanciada en una jerarquización e integración de las terminales logísticas en la red ferroviaria, con una dimensión y flexibilidad adecuada a su potencial.

Esta red eficiente será coordinada entre el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas. Se estudiará la aportación de la financiación privada a este tipo de actuaciones.

RESPONSABLE

Dirección General de Ferrocarriles, ADIF, FEVE

CALENDARIO
2012-2024

**ACTUACIÓN
INVERSORA**

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.3.8 Red de Alta Velocidad

RED DE ALTA VELOCIDAD

TRANSPORTE
FERROVIARIO

Objetivo:

Generalización de una efectiva reducción de los tiempos de viaje, integrándose y complementándose con la red convencional, así como para promover un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Puesta en servicio de los tramos actualmente en construcción para poner en valor secuencialmente las inversiones ejecutadas y permitir una mejora progresiva de los tiempos de viaje.

Optimización de la funcionalidad de las actuaciones, impulsando aquellas que sean consideradas prioritarias según los siguientes criterios de programación:

- Eficiencia: elevada captación de demanda y alta rentabilidad económica y social
- Mejoras funcionales a nivel de línea y de red y parámetros de diseño
- Grado de ejecución de las distintas líneas o tramos.

Actuaciones prioritarias: prioridad a las obras en ejecución
Otras actuaciones: desarrollo de los ejes con elevada potencialidad de captación de demanda, vinculado a su rentabilidad y a la sostenibilidad económica del sistema.

ACTUACIÓN
INVERSORA

RESPONSABLE

Dirección General de
Ferrocarriles, ADIF

CALENDARIO

2012-2024

V



1.3.9 Plan Global de Cercanías

PLAN GLOBAL DE CERCANÍAS

TRANSPORTE
FERROVIARIO

Objetivo:

Mejorar y ampliar la contribución de las Cercanías, como modo de alta capacidad, a la estructuración y vertebración del transporte metropolitano.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

**ACTUACIÓN
INVERSORA**

- Actuaciones en línea:

Especialización de la infraestructura utilizada por los servicios de cercanías para posibilitar mejoras de frecuencias y aumentos de regularidad y mejorar la conectividad con otras redes urbanas y metropolitanas de transporte público.

Estudio de la posibilidad de crear nuevos servicios ferroviarios “de proximidad” en aquellas relaciones entre núcleos urbanos donde exista una movilidad obligada de viajeros (movilidad recurrente).
- Actuaciones en estaciones: construcción, modernización y mejora de estaciones e intercambiadores

Continuación con la rehabilitación y modernización de estaciones iniciada en planes anteriores.

RESPONSABLE

Dirección General de Ferrocarriles, ADIF, FEVE

CALENDARIO
2012-2024

V



1.3.10 Integración urbana del ferrocarril

INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL

TRANSPORTE FERROVIARIO

Objetivo:

Revisión de la política seguida en los últimos años (y de las operaciones planteadas) dada su inviabilidad económica y su no justificación bajo criterios puramente ferroviarios

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Se establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos, etc.) son obras de carácter urbanístico por lo que deberán ser asumidas directamente por las Administraciones Locales y Autonómicas competentes en materia de urbanismo.

Para cumplir con los objetivos de viabilidad en la integración de los trazados ferroviarios en las ciudades, se diseñarán soluciones que tengan garantizada su financiación por las Administraciones competentes, partiendo del principio de que los aprovechamientos urbanísticos que pudieran atribuirse a los suelos ferroviarios que se revelen no necesarios para la explotación y queden desafectados, deberán utilizarse para la financiación y administración de las infraestructuras ferroviarias en sentido estricto.

Con estos mismos criterios, se revisarán, y podrán eventualmente replantearse, las soluciones ya acordadas en algunas ciudades para redefinir la tipología, diseño, financiación y gestión de las soluciones a adoptar.

ACTUACIÓN INVERSORA

RESPONSABLE

Dirección General de Ferrocarriles / ADIF

CALENDARIO
2012-2024

V



1.3.11 Optimización de la gestión de las infraestructuras marítimas

**OPTIMIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LAS
INFRAESTRUCTURAS**

**TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Objetivo:

Se persigue reducir las inversiones públicas en nuevos proyectos de inversión, con el objeto de acompasarlas eficazmente con la demanda prevista. Se captarán nuevos recursos privados y se redirigirán los recursos públicos a la mejora de la calidad y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Implantación de un mecanismo en el sistema portuario de interés general que sirva para promover un mejor uso de la oferta de infraestructuras. A través de este mecanismo se monitorizará el aprovechamiento de las terminales portuarias.

Programa eficiente para la conservación, mantenimiento y ocasionalmente ejecución de reparaciones extraordinarias, que preserven y mejoren la calidad de las infraestructuras.

Planificar de forma selectiva las nuevas infraestructuras, a través de un mayor control sobre el Plan de inversiones de cada Autoridad Portuaria y su vinculación con la demanda previsible en escenarios prudentes y razonables.

Asegurar el cumplimiento de los límites preestablecidos de endeudamiento, ajustando la inversión pública cuando haga falta, como mecanismo de control de la financiación de las infraestructuras. Fijar un sistema de vigilancia del estado financiero y la solvencia de los puertos para salvaguardar el principio de la autosuficiencia portuaria (principio básico de gestión). En este sentido, los Planes de Empresa recogerán también modelos de negocio y financieros a largo plazo.

Potenciar la participación privada en la inversión en infraestructuras portuarias a fin de recuperar una cuota superior al 50%. Para ello, se consolidará un sistema de seguimiento de la inversión privada en los puertos de interés general.

RESPONSABLE

Puertos del Estado
y Autoridades
Portuarias

CALENDARIO

2012-2016

**ACTUACIÓN
INVERSORA**



1.3.12 Seguridad operacional, lucha contra la contaminación y eficiencia en la gestión de servicios de salvamento

SEGURIDAD OPERACIONAL Y EFICIENCIA EN LA GESTIÓN DE SERVICIOS DE SALVAMENTO

TRANSPORTE MARÍTIMO



ACTUACIÓN INVERSORA

Objetivo:

Reforzar las medidas de carácter preventivo para la reducción de los riesgos de la vida humana y el medio ambiente marino, así como, mejorar la efectividad y capacidad de la respuesta del sistema mediante la optimización de la gestión de los medios materiales disponibles.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

RESPONSABLE

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

CALENDARIO 2012-2016

Implementar medidas para la mejora de la monitorización del tráfico marítimo, tales: la certificación de operadores, la integración de herramientas, el desarrollo de procedimientos, la profundización en el análisis de los riesgos actuales del tráfico marítimo y la participación en proyectos de ámbito europeo en esta materia.

Establecer los mecanismos que permitan asegurar que se realiza un análisis sistemático de las operaciones de respuesta a emergencias y que las recomendaciones derivadas del análisis y de la investigación de accidentes marítimos se implantan y repercuten directamente en el incremento de la seguridad y la prevención de la contaminación.

Desarrollar herramientas de difusión y formación en seguridad marítima dirigidas a los sectores más vulnerables como la pesca y el recreo.

Impulsar la recuperación de costes por los servicios prestados por Sasemar, armonizando los diferentes sistemas de cobro, adecuando de forma periódica los importes a cobrar y mejorando el proceso de recobro.

Reforzar la capacitación de las tripulaciones de la flota marítima y aérea, incrementando la dedicación y la calidad del entrenamiento, consolidando los procedimientos de actuación y profundizando en el análisis sistemático de las operaciones llevadas a la práctica durante la resolución de las emergencias.

Desarrollar a nivel operativo el Plan Marítimo Nacional aprobado por el RD 1695/2012.

Adaptar el Plan Nacional de Salvamento Marítimo a la situación actual, potenciando el transporte marítimo como modo sostenible y seguro.

Renovación de los equipos tecnológicos de los Centros de Coordinación de Salvamento y construcción del nuevo Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.

V

Fichas Plan de Infraestructuras y Transporte



1.3.13 Innovación, I+D e ITS

INNOVACIÓN, I+D e ITS

Todos los modos



**ACTUACIÓN
INVERSORA**

Objetivo:

Promover la eficiencia en todos los modos y en todas las funciones del sistema de transporte: construcción; gestión y explotación; y supervisión. Para ello, se impulsará el desarrollo y la aplicación de las tecnologías innovadoras apropiadas. En especial, participar en el desarrollo y completar el despliegue de los sistemas de control y gestión más avanzados y otros Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

Contribuir al mantenimiento y consolidación de una posición privilegiada de los sectores productivos y las empresas españolas en el mercado global, altamente competitivo, de la construcción y gestión de sistemas de transporte y sus tecnologías adecuadas.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Apoyo a la realización de nuevos desarrollos tecnológicos en el ámbito de la innovación de la gestión de los sistemas de transporte.

Establecimiento de líneas y proyectos de I+D+i en los entes y empresas del Ministerio de Fomento. Creación y consolidación de las estructuras de realización de actividades de innovación en el ámbito del Ministerio.

Concurrencia de grupos público-privados españoles a convocatorias internacionales de proyectos de I+D. Refuerzo de las actuaciones de cooperación internacional, con la participación de las empresas de fomento, junto con el sector privado, en las iniciativas europeas de referencia.

RESPONSABLE

SEITyV, ADIF,
AENA, puertos
del Estado,
RENFE

CALENDARIO
2012-2018


V



2 Fichas Plan de Vivienda

2.1 Programa de Regulación, Transparencia y Seguridad

2.1.1 Reconversión del sector: alquiler, rehabilitación y regeneración urbana

VIVIENDA 

RECONVERSIÓN DEL SECTOR

**REGULACIÓN
TRANSPARENCIA
Y SEGURIDAD**

Objetivo:

Recuperar la actividad del sector inmobiliario y de construcción residencial mediante su reconversión, transitando de un urbanismo centrado en el desarrollo y el crecimiento de la ciudad y el monocultivo residencial hacia otro que tenga como meta esencial la regeneración y el reciclaje del espacio urbano, la accesibilidad y la sostenibilidad y fomente el alquiler.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Reformas normativas tendentes a la consolidación de un marco normativo que favorezca el desarrollo de un mercado del alquiler eficiente y asequible (especialmente para las familias más vulnerables y los jóvenes), incentive la rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, fomente la rehabilitación de la edificación y las viviendas, elimine trabas o requisitos innecesarios a la actividad y acelere el proceso de saneamiento del sector en curso como requisito previo para su normalización y que este pueda retomar la actividad de forma sostenible a medio plazo.

RESPONSABLE
DGA VS

CALENDARIO
2012-2014

V



2.1.2 Ley de Medidas de Flexibilización y Fomento del Mercado del Alquiler de Viviendas

LEY DE MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN Y FOMENTO DEL MERCADO DEL ALQUILER DE VIVIENDAS

Objetivo:

Convertir al alquiler como una opción de acceso a la vivienda real y competitiva con la vivienda en propiedad, especialmente para los grupos más vulnerables. Potenciar la oferta de viviendas en alquiler e incrementar la escala y profesionalización del sector inmobiliario del alquiler.

VIVIENDA

**REGULACIÓN
TRANSPARENCIA
Y SEGURIDAD**

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

RESPONSABLE

DGAVS

CALENDARIO

2012 -2014

Flexibilización del mercado del alquiler, ampliando la libertad de pacto de las partes en materia de actualización de rentas y plazos. Aumento de la potestad de desistimiento del arrendatario y del propietario para recuperar su vivienda. Reforzamiento de la seguridad del tráfico jurídico inmobiliario. Agilización de plazos y procedimientos judiciales para protección de los propietarios en caso de impago de rentas. Mejoras en el régimen fiscal para incentivar la inversión inmobiliaria interna y exterior destinada al alquiler (fiscalidad de las SOCIMIs y equiparación del impuesto de la renta de no residentes y el IRPF).

Una vez aprobada la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, en la segunda fase se avanzará en su desarrollo, aplicación y seguimiento.

V



2.1.3 Ley de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas

**LEY DE REHABILITACIÓN, REGENERACIÓN Y
RENOVACIÓN URBANAS**

VIVIENDA

Objetivo:

Ofrecer un marco normativo idóneo para permitir la reconversión y reactivación del sector de la construcción, encontrando nuevos ámbitos de actuación en la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas. Desarrollar un modelo urbano que fomente la innovación, las actividades productivas, el desarrollo económico y la competitividad, potenciando la calidad y sostenibilidad tanto en edificación como en suelo.

**REGULACIÓN
TRANSPARENCIA
Y SEGURIDAD**

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

RESPONSABLE

DGAVS

CALENDARIO

2012 - 2014

En el ámbito de las competencias del Estado y en coordinación con las Comunidades Autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias, la ley eliminará trabas actualmente existentes en relación con las actuaciones de rehabilitación edificatoria y de regeneración y renovación urbanas, y creará mecanismos específicos para hacerlas posibles. La ley también actualizará la legislación estatal existente en materia de calidad y sostenibilidad de la edificación e incorporará elementos ya existentes en el ámbito de la Unión Europea. De esta manera la ley completará vacíos legales existentes, creando un marco normativo más comprensivo y coherente, que reforzará la seguridad jurídica de la actividad.

V

Fichas Plan de Vivienda




2.1.4 Modificación y actualización del Código Técnico de Edificación (CTE) y de la Ley de Ordenación de la edificación

**MODIFICACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL
CÓDIGO TÉCNICO DE EDIFICACIÓN (CTE) Y DE
LA LEY DE ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN**

Objetivo:

Fortalecer el papel de esta norma básica como impulsora de la calidad y sostenibilidad de la edificación en España y para impulsar la reconversión del sector. Respecto a la LOE, se trata de modificarla, para hacer más efectivo el derecho constitucional a una vivienda digna, incluyendo la sostenibilidad como un elemento más de la calidad que debe ser considerado en todas las etapas del proceso edificatorio.

VIVIENDA



**REGULACIÓN
TRANSPARENCIA
Y SEGURIDAD**

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

RESPONSABLE

DGAVS

CALENDARIO

2013 - 2014


Fijación de requisitos mínimos de eficiencia energética y exigencias relativas a energías de fuentes renovables de acuerdo con el Plan de Acción Nacional de Energías Renovables. Establecimiento de requisitos de acreditación de los organismos de evaluación de productos, equipos o sistemas que se incorporen a los edificios y contribuyan al cumplimiento del CTE. Mejorar los criterios de aplicación en obras de edificios protegidos y en rehabilitación y modificaciones técnicas en los Documentos Básicos para adaptarlas al progreso técnico y demanda social. Actualización del Registro General del CTE. Elaboración de documentos interpretativos y de apoyo para la aplicación del CTE. La LOE detallará obligaciones y deberes de propietarios y usuarios de los edificios de mantenerlos, conservarlos y en su caso rehabilitarlos.



2.2 Programa de Gestión e Inversión

2.2.1 Simplificación, eliminación de trabas y requisitos no imprescindibles

SIMPLIFICACIÓN, ELIMINACIÓN DE TRABAS Y REQUISITOS NO IMPRESCINDIBLES

VIVIENDA 

Objetivo:

Favorecer la recuperación de la actividad económica del sector de la construcción. Reforzar la publicidad, la transparencia y la seguridad jurídica. Mejorar la eficiencia y eficacia de los recursos públicos. Pasar de una gestión de políticas poco integrada a un modelo inter-gubernamental en que las administraciones vinculen esfuerzos, alcancen consensos y coordinen actuaciones.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Se acometerá la modificación, de normas actualmente en vigor con el objeto de eliminar los posibles obstáculos que impidan alcanzar los objetivos propuestos. Entre dichas normas cabe destacar: la Ley de Suelo de 2008, la Ley de Economía Sostenible de 2011, el Real Decreto-ley 8/2011, de medidas de apoyo a los deudores hipotecarios y de fomento de la actividad empresarial e impulso de la rehabilitación y de simplificación administrativa, la Ley de Ordenación de la Edificación, el Código Técnico de la Edificación, la Ley de Propiedad Horizontal de 1960, la Ley Hipotecaria, la Ley Concursal y otras normas con carácter más puntual. En diálogo con las Comunidades Autónomas se compartirán criterios y experiencias para coordinar un proceso de simplificación, eliminación de trabas y requisitos no imprescindibles de todas las administraciones.

RESPONSABLE

DGAVS

CALENDARIO

2013 - 2014

GESTIÓN E INVERSIÓN

V
Fichas Plan de Vivienda



2.2.2 Observatorio de la Vivienda y Suelo

OBSERVATORIO DE LA VIVIENDA Y SUELO

VIVIENDA

Objetivo:

Alcanzar un conocimiento global del mercado del mercado de la vivienda y de los suelos clasificados y en desarrollo, orientado a la consecución de un desarrollo urbano más competitivo y sostenible. Facilitar la gestión y puesta en marcha de las actuaciones del PITVI y otras políticas de la Administración. Aumentar la transparencia. Contribuir a la reactivación de de la actividad económica y el empleo.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Los instrumentos que servirán de base para el desarrollo del Observatorio de Vivienda y Suelo son, el Sistema de Información Urbana (SIU), el Atlas Digital de las Áreas Urbanas y el Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana en España, acompañados de los estudios sobre ciudades españolas de más de 100.000 habitantes y sobre sectores de suelo residencial. El Observatorio incorporará datos e información del Ministerio de Fomento y de otros organismos e instituciones como el Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General del Catastro. También se utilizará información del Banco de España y del Eurostat.

GESTIÓN E INVERSIÓN

RESPONSABLE
DGAVS


CALENDARIO
2012 - 2014

V



2.2.3 Sistema de Información Urbana

SISTEMA DE INFORMACIÓN URBANA (SIU)

VIVIENDA 

Objetivo:

Promover la transparencia en materia de suelo y urbanismo a través de un sistema de información público desarrollado en colaboración con las Comunidades Autónomas. Herramienta para el diseño de nuevas políticas urbanas desde una perspectiva integrada. Facilitar la gestión de las administraciones. Aumentar la transparencia.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Herramienta pública con información sobre la situación de suelos clasificados y en desarrollo y otra información urbanística. Esta herramienta se actualizará y se desarrollará en el futuro para ampliar progresivamente la cobertura – actualmente 1.700 municipios que representan el 70% de la población española - e incorporar nueva información relacionada con la sostenibilidad económica, social y ambiental que pueda ser utilizada como base de apoyo para la definición, cálculo e interpretación de indicadores de evaluación.

En concreto, una vez incorporados al sistema los mapas de riesgos naturales, se avanzará en una segunda fase en la integración de la información disponible en materia de infraestructuras del Ministerio de Fomento, evolución del mercado de la vivienda y el suelo e información sobre bienes inmuebles y certificación energética.

RESPONSABLE

DGA VS

CALENDARIO

2012 - 2014


GESTIÓN E INVERSIÓN

V



2.2.4 Gestión e inversión en patrimonio cultural y arquitectónico

GESTIÓN E INVERSIÓN EN PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUITECTÓNICO

VIVIENDA 

Objetivo:

Conservar e incrementar el valor del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico español. Contribuir a la reorientación del sector de la construcción hacia una actividad más sostenible con la consiguiente generación de actividad económica y empleo.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Se reforzarán los criterios de corresponsabilidad de administraciones y agentes y cohesión territorial para el “1,5% cultural” recogido en la Ley del Patrimonio Histórico Español. Se impulsará la rehabilitación, restauración y recuperación del patrimonio arquitectónico, mediante la programación, evaluación, gestión y desarrollo de proyectos y actuaciones en edificaciones, conjuntos arquitectónicos, entornos y espacios urbanos y rurales; la creación, mejora o mantenimiento de equipamientos, dotaciones o servicios de interés y uso público.

RESPONSABLE
DGAVS

CALENDARIO
2012-2018

GESTIÓN E INVERSIÓN

V



2.2.5 Promoción y difusión Marca España – internacionalización del sector

MARCA ESPAÑA. INTERNACIONALIZACIÓN

VIVIENDA

GESTIÓN E INVERSIÓN

Objetivo:

Proyectar la arquitectura española como referente internacional de Arquitectura en contexto, una arquitectura contemporánea que sabe combinar la identidad cultural, histórica y artística de su patrimonio con la innovación y la modernidad.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Difundir tanto en el ámbito nacional como internacional los aspectos más sobresalientes del sector inmobiliario español y del sector profesional de la arquitectura, atendiendo especialmente a los contenidos de innovación, nuevas tecnologías y desarrollo sostenible. La difusión empleará canales tradicionales que han demostrado su éxito en el pasado y buscará nuevos canales de difusión y promoción.

RESPONSABLE
DGAVS

CALENDARIO
2013-2018

V



2.3 Programa de Ayudas Públicas y Subvenciones

2.3.1 Nuevo Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016

NUEVO PLAN ESTATAL DE FOMENTO DEL ALQUILER DE VIVIENDAS, LA REHABILITACIÓN EDIFICATORIA Y LA REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN URBANAS 2013-2016

VIVIENDA

Objetivo:

Cambio de modelo en política de vivienda fomentando el alquiler, la rehabilitación y regeneración urbana para facilitar el acceso a la vivienda de la ciudadanía con especial atención a los grupos más vulnerables y para reactivar, correctamente dimensionado, el sector de la construcción

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Una vez finalizada la vigencia del presente Plan de Vivienda, se aprobó un nuevo Plan, que articula ayudas de fomento del alquiler con carácter universal y en función de la renta de los beneficiarios, y ayudas para la rehabilitación y regeneración urbanas conforme a las nuevas exigencias de sostenibilidad y competitividad.

Se pretende cambiar la cultura de acceso a la vivienda vinculada a la propiedad por otra que tenga en el alquiler una opción deseable y preferente, a través de cambios regulativos y ayudas a los grupos más vulnerables, de forma que el alquiler sea la fórmula principal en que descansen las políticas sociales de vivienda.

Simultáneamente se promueve avanzar hacia un modelo de gestión intergubernamental en que las administraciones vinculen sus esfuerzos, alcancen consensos y coordinen actividades.

AYUDAS PÚBLICAS Y SUBVENCIONES

RESPONSABLE

DGAVS

CALENDARIO

2013-2016

V