

# **SISTEMÁTICA PARA LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS**

# **SISTEMATICA PARA LA PLANIFICACIÓN, DESARROLLO Y SEGUIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA**

## **Exposición de motivos**

Las infraestructuras de transporte tienen una gran importancia por la influencia que tienen en el desarrollo económico, la cohesión territorial, la competitividad de los distintos sectores económicos, la movilidad ciudadana y la sostenibilidad medioambiental, entre otros aspectos.

Estas infraestructuras deben estar al servicio de un sistema de transporte sostenible. Hasta ahora, partíamos de una cultura en la que las infraestructuras eran un fin en sí misma, algo que nos ha llevado a la dinámica actual que rige en muchos casos la planificación y priorización del desarrollo de estas infraestructuras.

Las infraestructuras de transporte llevan aparejadas para su desarrollo ingentes recursos públicos durante un periodo largo de tiempo, que en la mayoría de sus casos afectan a diferentes legislaturas y gobiernos de distinto signo. Esto hace que sea necesario un gran consenso y su aprobación en el Parlamento.

Hasta ahora cada gobierno diseñaba su propio plan, que en algunos casos no pasaba por el parlamento, ni para ser debatido ni para ser aprobado. En ocasiones, ni siquiera ha sido aprobado por el Consejo de Ministros

El foco ha estado mayoritariamente en infraestructuras de línea, como autopistas, autovías o alta velocidad, y en algunas nodales como aeropuertos y puertos de interés general. Esto nos ha llevado a carencias en temas de movilidad menos mediáticos, pero de gran importancia: cuellos de botella, movilidad urbana, intermodalidad, equilibrio modal,... además de un déficit en el mantenimiento de las infraestructuras en servicio, lo que ha llevado a graves problemas comprometiendo incluso la seguridad. Esto es consecuencia de la cultura predominante de construcción que nos hace no prestar la debida atención al mantenimiento y a sacar más rendimiento de lo que tenemos.

El rigor debe ser uno de los principios básicos a la hora de una buena planificación de las infraestructuras de transporte. Deben de cambiarse los criterios de planificación, de modo que sea posible poner en servicio lo antes posible tramos completos, evitando que ocurra lo que hasta ahora, donde hay grandes cantidades de dinero invertidos en tramos que no pueden ponerse en servicio por falta de continuidad.

El actual marco jurídico ha generado en la planificación de transportes tiene carencias importantes como: falta de concreción en los criterios para la planificación y puesta en servicio de cada clase de infraestructura de transporte, falta de previsión de plazos para cada una de ellas, sin que se definan claramente los indicadores necesarios para hacer el seguimiento del resultado, entre otros. Además, se da una falta de transparencia que hace muy complicado hacer el seguimiento del desarrollo de este tipo de infraestructuras y que dificulta conocer aspectos importantes como conocer la previsión de finalización de una obra, la repercusión que tendrá su puesta en servicio, los criterios que han llevado a priorizar una sobre otras, el coste final de cada una o los problemas que ha tenido en su desarrollo.

La primera reunión celebrada por la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados en la XII Legislatura aprobó, sin votos en contra, una propuesta no de ley para impulsar un pacto nacional de infraestructuras que cuente con el máximo consenso y modifique el actual plan de infraestructuras.

Los planes de infraestructuras de transporte deben abarcar tres ámbitos: el de la regulación, la prestación de servicios y las actuaciones inversoras. El objeto de esta propuesta afecta únicamente al tercer ámbito: las actuaciones inversoras.

### **1.- Objeto.**

Definir la sistemática a seguir y los procedimientos a aplicar desde la planificación hasta la puesta en servicio de las infraestructuras de transporte, garantizando el seguimiento y evaluación de las actuaciones inversoras por el Parlamento y la transparencia para el ciudadano.

### **2.- Principios.**

Los principios que tienen que regir la sistemática y procedimientos para las inversiones en infraestructuras de transporte son:

- 1.- El Consenso de los Grupos Políticos presentes en el Congreso de los Diputados.
- 2.- La coordinación con las Comunidades Autónomas.
- 3.- El dialogo con los agentes sociales y las organizaciones referentes en el ámbito del transporte.
- 4.- La transparencia en su elaboración y ejecución.
- 5.- La asignación responsable de recursos,
- 6.- La sostenibilidad y eficiencia del sistema de transporte.

Los criterios que deben regir el plan que salga de este proceso son:

- 1.- Rigor en la planificación, garantizando una visión global del sistema de transporte.
- 2.- Concreción de las actuaciones a nivel anual y por legislatura.
- 3.- Orientación de nuestro sistema de transporte a la sostenibilidad, con especial atención a la preservación del medioambiente.
- 4.- Garantía de accesibilidad de los ciudadanos y de las empresas a modos de transporte adecuados para que puedan ejercer su derecho a una movilidad eficiente y sin discriminaciones.
- 5.- Coherencia con las Redes Transeuropeas definidas por la Unión Europea.
- 6.- Estudios de demanda realistas, que permitan conocer las verdaderas necesidades y tomar las decisiones más oportunas.
- 7.- Fijación de indicadores que permitan hacer un correcto seguimiento y evaluación de las inversiones y la corrección de las posibles desviaciones.
- 8.- Procedimientos específicos para asignar la prioridad de cada infraestructura y para evaluar el impacto de cada una de ellas.
- 9.- Prioridad al mantenimiento de las infraestructuras en servicio.
- 10.- Búsqueda de la excelencia en la seguridad de nuestro sistema de transporte.
11. Asignación justa de las cargas que debe soportar cada nivel de la Administración (AGE, CCAA y Ayuntamientos) en las actuaciones que afecten a las competencias de más de una de ellas

### **3.- Planificación.**

Para llevar a cabo la planificación y definición de las actuaciones inversoras, además de su priorización, se llevará a cabo el siguiente proceso:

- 1.- Definir el porcentaje del PIB que se destinará a inversión en actuaciones en infraestructuras de transporte cada año. Dicho porcentaje deberá ajustarse en función de parámetros preestablecidos de evolución del P.I.B.
- 2.- Definir los objetivos generales que se quieren conseguir con el plan.
- 3.- Definir los criterios objetivos para definir las prioridades.
- 4.- Definir qué porcentaje del total de inversión irá a cada una de las áreas cada año en función de los criterios objetivos: Ferrocarril, Carreteras, Puertos, Aeropuertos.
- 5.- Definir objetivos específicos para cada una de las áreas.
- 6.- Definir los indicadores para hacer seguimiento del resultado de implementar las distintas acciones y el rango de valores de objetivos a conseguir.

Este proceso se hará por parte del gobierno con la participación de los Grupos Parlamentarios y previa escucha de Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, agentes sociales y el sector del transporte. Proceso en el que el gobierno proporcionará todos los datos necesarios para definir de forma adecuada todos los parámetros.

De este proceso saldrá un documento que se registrará en el Congreso de los Diputados para su debate y enmienda en la Comisión de Fomento, en los seis primeros meses de legislatura después de la elección del nuevo gobierno.

#### **4.- Presentación de actuaciones inversoras anuales.**

En el primer mes de cada año el responsable de Fomento presentará ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados el documento en el que se detallarán las actuaciones inversoras para el año que comienza teniendo en cuenta: el porcentaje de PIB a destinar a inversión en infraestructuras de transporte, los objetivos generales, los objetivos específicos, los criterios para definir las prioridades y las inversiones en cada una de las áreas y su cronograma de ejecución. Se señalará de forma clara y concreta, los criterios utilizados para cada una de las actuaciones previstas y el resultado que se obtendrá con la puesta en servicio de cada una de ellas.

Además se presentará el resultado de los indicadores del año anterior y su evolución, así como las actuaciones de mejora en aquellos ámbitos donde no se hayan cumplidos los objetivos previstos.

#### **5.- Evaluación y mejora.**

Para poder hacer posible un seguimiento del desarrollo de las infraestructuras, el cumplimiento de los objetivos y el resultado de su puesta en servicio, se definirán una serie de indicadores. Además, se fijarán los objetivos a conseguir para cada uno de esos indicadores.

Estos indicadores se fijarán en el documento que se presentará para su debate y enmienda en comisión.

Anualmente se harán público los datos de cada uno de los indicadores y se propondrán acciones de mejora para aquellos que hayan sufrido desviaciones respecto a los objetivos marcados previamente.

#### **6.- Transparencia en el seguimiento.**

Para garantizar la máxima transparencia y la accesibilidad de todos los ciudadanos a la información sobre la planificación, desarrollo y evaluación de

las actuaciones inversoras en las infraestructuras de transporte se habilitará una web, que contendrá en formatos abiertos y reutilizables los datos que se detallan a continuación:

1.- Los datos y los criterios que han llevado a priorizar el desarrollo de una infraestructura sobre otras, además de la repercusión que tendrá la infraestructura una vez puesta en servicio en: desarrollo económico, reducción de tiempos, cohesión territorial y otros aspectos que puedan ser de interés.

2.- La previsión de inicio y finalización de cada una de las infraestructuras planificadas para un periodo, además de la planificación anual y las desviaciones sobre la previsión inicial y las causas.

3.- El proceso de adjudicación de una obra en el que se dé a conocer: el precio inicial de la licitación y los plazos, los lidiadores, el adjudicatario y el precio de adjudicación, así como las modificaciones del proyecto y su impacto sobre el coste inicialmente previsto.

4.- El proceso de desarrollo de la obra en el que se dé a conocer: los incumplimientos de los plazos y los motivos, las desviaciones sobre la previsión inicial y las actuaciones previstas.

5.- El porcentaje anual de la inversión ejecutada sobre la inicialmente presupuestada.

6.- Los documentos técnicos en el momento de su aprobación (Estudios, Proyectos, etc.) tanto correspondientes a la fase de contratación como a sus modificaciones durante la fase de ejecución, salvo en aquellos aspectos que sean sensibles por motivos de seguridad

Esta información y los datos se mostrarán tanto en formato de lectura como en formato editable en una web diseñada de forma accesible para todos los ciudadanos, mostrando los detalles de todas las infraestructuras diferenciándolas en cada uno de los medios de transporte. Y con los datos en formatos abiertos y reutilizables.