

## 8. PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

El Plan de Recuperación Europeo (*Next Generation EU*) supone una oportunidad única para el conjunto de Europa y para España, para reforzar la economía tras la pandemia de la Covid-19, y, en concreto para acometer las inversiones necesarias en un plazo muy breve de tiempo con vistas a transformar el sistema de movilidad y transportes, adaptándolo a los retos en materia de sostenibilidad y digitalización.

Con el objetivo de contribuir a esta transformación y bajo los principios de las políticas europeas, en particular el Pacto Verde Europeo, la revolución digital y la resiliencia, la UE ha asignado en el marco de este plan a España casi **70.000 millones** en asignaciones directas (subvenciones).

El Gobierno de España ha preparado en consecuencia el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que fue presentado el 30 abril de 2021 y, con una evaluación sobresaliente por parte de la Comisión Europea, se aprobó finalmente por el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros de la UE (ECOFIN), el 13 de julio de 2021, momento a partir del cual España comenzará a recibir los desembolsos en la forma acordada con la Comisión Europea.

El PRTR incluye inversiones y un amplio conjunto de reformas estructurales que responden a las recomendaciones específicas de las instituciones europeas y a los propios diagnósticos realizados por nuestras instituciones, agentes sociales y sociedad civil. Se trata de un instrumento transformador de la economía con 4 pilares de actuación: **transición ecológica, transformación digital, cohesión territorial y social e igualdad de género**. En torno a estos se estructuran 10 políticas palanca que integran a su vez 30 componentes o líneas de acción, tanto de tipo regulatorio como de impulso a la inversión.

En el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), servirá en concreto para acometer las inversiones necesarias para abordar la trans-

formación digital y la descarbonización del transporte y la logística.

Dentro de las diez políticas palanca que conforman el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), el MITMA tiene un papel principal en dos: (1) Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura y (2) Infraestructuras y ecosistemas resilientes. En la primera se incluyen la Componente 1 – Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos y Componente 2 – Plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana, mientras que en la segunda se incluye la Componente 6 – Movilidad Sostenible, Segura y Conectada.

En las llamadas componentes de transporte y movilidad, las citadas Componentes 1 y 6, los recursos serán **13.203 millones de euros** a desplegar preferentemente entre 2021 y 2024. Unido a la inversión privada que se prevé movilizar, se estima que estas inversiones crearán en torno a 280.000 puestos de trabajo y aportarán hasta 20.000 millones de euros al PIB.

Pero estas inversiones van acompañadas necesariamente de una serie de reformas estratégicas. Concretamente, la Ley de Movilidad Sostenible es, junto con el Plan de despliegue de la infraestructura de recarga y de impulso del vehículo eléctrico, una de las dos reformas incluidas en la Componente 1, mientras que la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada es, junto con la Estrategia Indicativa Ferroviaria, una de las dos reformas incluidas en la Componente 6. La publicación de ambas, la Estrategia y la Ley, son **“Hitos” del Plan**, y por tanto la concesión de las ayudas europeas a España está vinculada a la aprobación de las mismas, prueba del compromiso firme del Ministerio con ambos proyectos.

El PRTR será por tanto una oportunidad única para acelerar en los próximos años algunas de las políticas por las que más ha estado apostando el MITMA.

Así, la **Componente 1, Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos**, contempla medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y a sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, sin olvidar el impulso a la electrificación de la movilidad y la mejora de la calidad del aire. Las inversiones previstas están destinadas a acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones, fomentar la movilidad activa e impulsar el transporte público colectivo; desincentivarán el uso de vehículo privado, promoverán un cambio modal hacia el ferrocarril en el transporte urbano y metropolitano e incentivarán la movilidad con fuentes de energía alternativas.

Esta Componente 1 tiene prevista una inversión total de 6.536 millones de € hasta el año 2026 proveniente de los fondos europeos (cifra que asciende a 9.336 millones de € sumando otras fuentes de financiación) que se reparten en tres programas de inversiones:

- **Zonas de bajas emisiones** y transformación del **transporte urbano y metropolitano**. Incluye un plan de incentivos a la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías para favorecer los vehículos de cero o bajas emisiones (C1.I1).
- Plan de incentivos a la instalación de **puntos de recarga** públicos y privados, a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y líneas de impulso a proyectos singulares y de innovación en electromovilidad, recarga e hidrógeno verde (C1.I2).
- Actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de **Cercanías** (C1.I3).

Por su parte, la **Componente 6, Movilidad sostenible, segura y conectada**, incluye una serie de medidas e inversiones destinadas a modernizar, digitalizar y mejorar la seguridad y sostenibilidad de las infraestructuras clave de transporte interurbano e intermodales en todo el territorio nacional, con especial atención al transporte ferro-

viario y con la finalidad de incrementar la resiliencia de las infraestructuras de transporte ante nuevas demandas y retos.

Así, esta Componente 6, donde se incluye como reforma la presente Estrategia de Movilidad, tiene prevista la inversión de hasta 6.667 millones de € provenientes de los fondos europeos (cifra que asciende a 7.867 millones de € si se suman otras fuentes de financiación), que se articulan en cuatro programas centrados en inversiones directas y ayudas a empresas públicas:

- **Red Transeuropea de Transporte - Corredores europeos**. Incluye importantes inversiones en la construcción, modernización y mejora de las infraestructuras ferroviarias en el Corredor Atlántico y en el Corredor Mediterráneo, contribuyendo al objetivo de alcanzar un Espacio Único Europeo del Transporte (C6.I1).
- **Red Transeuropea de Transporte - Otras actuaciones**. Incluye actuaciones en la red RTE-T que abarcan a todos los modos de transporte, pero de manera muy destacada al ferrocarril, y que van encaminadas a dotarla de mayor sostenibilidad y eficiencia energética, hacerla más interoperable y segura, y más digital mediante el uso de nuevas tecnologías de control de tráfico y gestión (C6.I2).
- **Intermodalidad y logística**. Incluye distintas actuaciones que tienen como objetivo la mejora de la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de nuestros nodos de distribución (C6.I3).
- **Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital**. Programa de ayudas dirigido a empresas que tiene como objetivo incrementar la eficiencia de las mismas y del sistema de transporte mediante la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el sector, el fomento de la intermodalidad, el impulso a los combustibles alternativos, y la interoperabilidad y modernización del ferrocarril (C6.I4).

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 es por tanto una reforma incluida en el PRTR, en concreto se trata de la **Reforma 1 del Componente 6**, y responde al **hito número 83** de la Decisión de Implementación del Consejo (CID por sus siglas en inglés), que debe alcanzarse antes del cuarto trimestre de 2021, y que comprende:

*"Aprobación por el Consejo de Ministros de la Estrategia con actuaciones en los nueve ejes siguientes: 1) Movilidad para todos (garantizar accesibilidad universal a un coste razonable); 2) Nuevas políticas inversoras (garantizar una financiación adecuada de las infraestructuras y servicios de transporte); 3) Movilidad segura (dar prioridad a la inversión en supervisión, mantenimiento y ciberseguridad); 4) Movilidad de bajas emisiones (aumentar la eficiencia y reducir el consumo de energía); 5) Movilidad inteligente (impulsar la I+D y la innovación en movilidad y construir y gestionar infraestructuras inteligentes); 6) Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes (priorizar el transporte de mercancías por ferro-*

*carril en las agendas públicas y privadas); 7) Conectando Europa y conectados al mundo (conectar los puertos a las terminales logísticas intermodales e intensificar la cooperación con los países vecinos para coordinar la construcción y/o mejora de infraestructuras transfronterizas); 8) Aspectos sociales y laborales (equilibrio de género y acciones de formación y reciclaje profesional de la mano de obra del sector del transporte); 9) Digitalización del MITMA."*

Se recuerda también la obligación de que todas las actuaciones que se ejecuten en el marco del PRTR deberán llevarse a cabo respetando el llamado principio de **no causar un perjuicio significativo al medioambiente** (principio DNSH por sus siglas en inglés, *Do No Significant Harm*)<sup>27</sup>.

Por último, para la gestión de todos los fondos vinculados al PRTR el MITMA cuenta con las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, a quienes transferirá gran parte de los fondos, para conseguir una eficiente cogestión de los fondos europeos compatible con los fines del Plan.



27. En cumplimiento de lo dispuesto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y su normativa de desarrollo, en particular la Comunicación de la Comisión Guía técnica (2021/C 58/01) sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo», así como de lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España (CID) y su documento Anexo. Ello incluye el cumplimiento de las condiciones específicas previstas en la componente y la medida en la que se enmarquen las actuaciones concretas a ejecutar, tanto en lo referido al principio DNSH, como al etiquetado climático y digital, y especialmente las recogidas en los apartados 3, 6 y 8 del documento del Componente del Plan y en el Anexo a la CID.