

# PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS E²

Infraestructuras que conectan, cohesionan y hacen competitivo al país.  
Invertir bien, no solo invertir más.

| ■ FERROCARRIL                        | ■■ CARRETERAS                    | ✈ ■ AEROPUERTOS                          | ■ SOSTENIBILIDAD             |
|--------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------|------------------------------|
| Red de Alta<br>Velocidad y cercanías | Red viaria segura<br>y eficiente | Conectividad<br>nacional e internacional | Transporte<br>cero emisiones |

***"Una infraestructura no es un fin en sí misma.  
Es el medio para que personas, mercancías e ideas lleguen donde deben llegar."***

# ■■ ESPAÑA EFICIENTE (E²)

POLICY BRIEF | Plan Nacional de Transporte e Infraestructuras E²

1. Resumen Ejecutivo | 2. Diagnóstico | 3. ¿Por qué ahora?

## 1. RESUMEN EJECUTIVO

España dispone de una de las redes de infraestructuras más extensas de Europa: 3.800 km de alta velocidad ferroviaria (la segunda red mundial tras China), 17.000 km de autopistas y autovías, 46 aeropuertos y 46 puertos comerciales. Sin embargo, esta extensión no siempre se traduce en eficiencia, cohesión territorial o sostenibilidad. El reto no es construir más, sino gestionar mejor, mantener lo existente y priorizar la conectividad donde más se necesita.

El Plan E² propone un modelo de infraestructuras basado en la evaluación del retorno real de cada inversión, el mantenimiento de lo existente antes que nueva construcción, la transición hacia el transporte sostenible y la cohesión territorial como criterio prioritario de inversión.

## 2. DIAGNÓSTICO — DATOS REALES

| ÁREA                        | SITUACIÓN                                                                                                                | PROBLEMA                                                                                          |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Alta Velocidad              | 3.800 km — 2ª red mundial. 174 km/h velocidad media comercial.                                                           | Baja ocupación en algunas líneas. AVE llega a capitales pero no conecta bien municipios menores.  |
| Cercanías y Media Distancia | Puntualidad en Madrid: 87%. Barcelona: 84%. Objetivos: 95%.                                                              | Déficit histórico de inversión. Infraestructura envejecida en núcleos urbanos.                    |
| Carreteras                  | 17.000 km de autopistas/autovías. 165.000 km red total.                                                                  | Más del 30% de la red secundaria necesita actuaciones urgentes de conservación.                   |
| Puertos                     | 46 puertos. Algeciras: 1er puerto de contenedores del Mediterráneo. Valencia y Barcelona entre los 5 primeros de Europa. | Conectividad ferroviaria con los puertos insuficiente para el transporte de mercancías.           |
| Aeropuertos                 | Barajas: 50M pasajeros/año. El Prat: 32M. Varios aeropuertos regionales con menos de 1M pasajeros/año.                   | Desequilibrio: inversión excesiva en aeropuertos poco utilizados. Saturación en los grandes hubs. |
| Transporte de mercancías    | El 95% de las mercancías interiores viajan por carretera. Solo el 4% por ferrocarril (media UE: 18%).                    | Insostenible desde el punto de vista ambiental y de costes logísticos.                            |

## 3. ¿POR QUÉ ACTUAR AHORA?

|                                      |                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Déficit de mantenimiento acumulado   | España ha priorizado históricamente la nueva construcción sobre el mantenimiento. El coste diferido de ese mantenimiento pendiente crece cada año.                                                          |
| Transición energética del transporte | El sector del transporte genera el 27% de las emisiones de CO₂ en España. La electrificación del ferrocarril de mercancías y la intermodalidad son imprescindibles para cumplir los objetivos climáticos.   |
| Cohesión territorial en riesgo       | El 80% de la población vive en el 20% del territorio. La falta de conectividad acelera la despoblación del interior. Las infraestructuras deben ser una herramienta de cohesión, no solo de competitividad. |
| Fondos europeos disponibles          | El Mecanismo Conectar Europa (CEF) y los Fondos de Cohesión financian infraestructuras de transporte. España debe maximizar su captación priorizando proyectos de alto impacto y sostenibilidad.            |



## 4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

|   |                                                                                            |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Priorizar el mantenimiento de la red existente sobre la nueva construcción.                |
| 2 | Aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías del 4% al 15% en 10 años. |
| 3 | Mejorar la puntualidad de cercanías al 95% en las principales ciudades en 5 años.          |
| 4 | Conectar los principales puertos con la red ferroviaria de mercancías.                     |
| 5 | Evaluar el retorno real de cada inversión antes de aprobarla.                              |
| 6 | Reducir las emisiones del transporte un 45% en 2030 respecto a 2005.                       |
| 7 | Garantizar conectividad básica a todos los municipios de más de 500 habitantes.            |
| 8 | Maximizar la captación de fondos europeos CEF y de Cohesión para infraestructuras.         |

## 5. PRINCIPIOS RECTORES

| Mantenimiento primero                                | Evaluación del retorno                                    | Cohesión territorial                               | Sostenibilidad                               |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Conservar lo que existe antes de construir lo nuevo. | Cada inversión debe justificar su impacto real y medible. | El interior importa tanto como las ciudades.       | Transporte limpio como objetivo estratégico. |
| Intermodalidad                                       | Transparencia                                             | Neutralidad tecnológica                            | Evaluación permanente                        |
| Tren, barco, avión y carretera integrados.           | Contratos, costes y plazos públicos y auditables.         | Sin excluir tecnologías por criterios ideológicos. | Indicadores objetivos y revisión continua.   |

## 6. LAS MEDIDAS PRINCIPALES

|                                             |                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Plan Nacional de Mantenimiento</b>       | Programa plurianual para poner al día el mantenimiento pendiente: carreteras secundarias, puentes, túneles, vías ferroviarias y estaciones. Inversión mínima garantizada del 1,5% del valor del activo por año. |
| <b>Ferrocarril de mercancías</b>            | Conexión ferroviaria de los principales puertos y polígonos industriales. Ancho de vía europeo en corredores de mercancías. Objetivo: pasar del 4% al 15% de cuota modal en 10 años.                            |
| <b>Cercanías y transporte metropolitano</b> | Inversión urgente en renovación de infraestructura de cercanías. Objetivo de puntualidad del 95%. Integración tarifaria metropolitana.                                                                          |
| <b>Evaluación de retorno de inversiones</b> | Ninguna nueva infraestructura se aprueba sin estudio independiente de demanda, coste-beneficio y retorno económico y social. Publicación obligatoria de los resultados.                                         |
| <b>Transporte sostenible</b>                | Electrificación de líneas ferroviarias pendientes. Infraestructura de recarga para vehículos eléctricos en carreteras nacionales. Incentivos al transporte público interurbano.                                 |
| <b>Conectividad rural</b>                   | Garantía de servicio mínimo de transporte público para municipios >500 habitantes. Soluciones de transporte a demanda para zonas de baja densidad.                                                              |
| <b>Intermodalidad</b>                       | Nodos intermodales en las principales ciudades: integración tren, bus, avión y bicicleta. Aplicación única de información y pago para todos los modos de transporte.                                            |

|                                  |                                                                                                                                         |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Transparencia contractual</b> | Portal público con todos los contratos de obra, precios, plazos y modificados. Auditorías independientes para obras superiores a 50 M€. |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

7. COMPARATIVA INTERNACIONAL

| PAÍS             | MODELO Y DATO CLAVE                                                                                                                                                                | ENSEÑANZA                                                                                                                                 |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ■ ■ Suiza        | AlpTransit: túnel de San Gotardo (57 km, el más largo del mundo). Ferrocarril de mercancías: 38% cuota modal. Todos los trenes pasan por horario cadenciado sin excepción.         | La planificación de largo plazo y el ferrocarril como columna vertebral del transporte son la clave de la eficiencia suiza.               |
| ■ ■ Alemania     | Red ferroviaria de 33.000 km. Cuota ferroviaria mercancías: 18%. Billeto de 49€ para todo el transporte público regional. Inversión: 23.000 M€/año en infraestructura ferroviaria. | El transporte público asequible y universal y la fuerte apuesta por el ferroviario son los referentes a seguir.                           |
| ■ ■ Países Bajos | Puerto de Rotterdam: 1º de Europa. Conectado por ferrocarril con toda Europa. Betuwe Line: línea exclusiva de mercancías de 160 km. Integración total puerto-ferrocarril.          | La conexión ferroviaria de los puertos con el interior es el modelo de intermodalidad más eficiente de Europa.                            |
| ■ ■ Francia      | 2.800 km de TGV. Plan ferroviario 2040: 100.000 M€ en 20 años. Prioridad a cercanías y mantenimiento sobre nuevas líneas de alta velocidad.                                        | Francia reconoció tarde que había priorizado el TGV sobre el mantenimiento de la red convencional. España no debe cometer el mismo error. |
| ■ ■ Japón        | Shinkansen: 3.000 km, puntualidad media de 99,9%. Retraso medio: 54 segundos. Cero accidentes mortales en 60 años de operación.                                                    | La puntualidad y la seguridad como obsesión nacional demuestran que es posible alcanzar la excelencia operativa.                          |

8. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

|                                   |                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Art. 45 CE                        | Protección del medio ambiente. Las infraestructuras deben contribuir a la sostenibilidad.                                                             |
| Art. 130 CE                       | Modernización de los sectores económicos, incluido el transporte.                                                                                     |
| Art. 131 CE                       | Planificación económica general. El Plan de Infraestructuras como instrumento de planificación.                                                       |
| Art. 149.1.21 CE                  | Competencia estatal en ferrocarriles, transportes terrestres que transcurran por más de una CCAA.                                                     |
| Ley 38/2015 Sector Ferroviario    | Marco legal del sistema ferroviario español: red, operadores y seguridad.                                                                             |
| Ley 37/2015 Carreteras del Estado | Planificación, construcción, conservación y explotación de la red de carreteras del Estado.                                                           |
| Ley 27/1992 Puertos del Estado    | Régimen jurídico de los puertos de interés general y la marina mercante.                                                                              |
| Reglamento CEF (UE) 2021/1153     | Mecanismo Conectar Europa: financiación europea de infraestructuras de transporte, energía y digital. España es uno de los principales beneficiarios. |
| Reglamento TEN-T (UE) 2024/1679   | Red Transeuropea de Transporte: obligaciones de España en la red principal y global.                                                                  |
| Agenda 2030 ODS 9 y 11            | Infraestructuras resilientes, ciudades sostenibles y transporte accesible para todos.                                                                 |

## 9. PREGUNTAS FRECUENTES

### ■ ¿España no tiene ya demasiadas infraestructuras?

En algunas categorías, sí. España tiene la segunda red de alta velocidad del mundo y más kilómetros de autopistas per cápita que la media europea. El problema no es la cantidad: es que muchas están infrautilizadas, mal mantenidas o mal conectadas entre sí. El Plan E<sup>2</sup> no propone construir más, sino gestionar mejor lo existente.

### ■ ¿Por qué el tren de mercancías es tan importante?

Porque el 95% de las mercancías en España viajan por carretera, frente al 18% de media en la UE que usa el ferrocarril. El tren de mercancías es más barato, más seguro y emite hasta 8 veces menos CO<sub>2</sub> que el camión. Pasar del 4% al 15% de cuota modal reduciría significativamente la congestión en carreteras y las emisiones.

### ■ ¿Cómo se evita que las infraestructuras sean herramienta electoral?

Con la evaluación obligatoria e independiente del retorno de cada inversión antes de aprobarla, publicación de resultados, planificación plurianual aprobada por el Congreso y auditorías independientes para las grandes obras. El Plan E<sup>2</sup> propone que ninguna infraestructura de más de 50 M€ se apruebe sin informe técnico público previo.

### ■ ¿Qué pasa con los municipios pequeños sin transporte público?

El Plan E<sup>2</sup> propone garantizar conectividad básica para todos los municipios de más de 500 habitantes, con soluciones de transporte a demanda donde el servicio convencional no es viable económicamente. La cohesión territorial es un principio constitucional, no una opción.

## 10. INDICADORES DE ÉXITO

| INDICADOR                                                      | META                    |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------|
| % red de carreteras secundarias en buen estado de conservación | >85% en 5 años          |
| Puntualidad de cercanías en Madrid y Barcelona                 | >95% en 5 años          |
| Cuota modal ferroviaria en transporte de mercancías            | 15% en 10 años (hoy 4%) |
| Reducción emisiones CO <sub>2</sub> del transporte             | -45% en 2030 vs 2005    |
| Captación fondos europeos CEF                                  | >5.000 M€/año           |
| Municipios >500 hab. con servicio de transporte público        | 100%                    |
| Grandes obras con evaluación independiente publicada           | 100%                    |

**Una infraestructura no es un fin en sí misma. Es el medio para que personas, mercancías e ideas lleguen donde deben llegar. España tiene las infraestructuras. Lo que necesita es gestionarlas mejor, mantenerlas con rigor, conectarlas entre sí y priorizar la inversión donde el retorno real para el ciudadano y para la economía sea mayor.**

***"Una infraestructura no es un fin en sí misma.  
Es el medio para que personas, mercancías e ideas lleguen donde deben llegar."***