

MANIFESTACIÓN DE INTERÉS DE LA ENTIDAD DE ACOGIDA

RETO DE ASESORAMIENTO CIENTÍFICO

Un **reto de asesoramiento científico** es una necesidad concreta de información, análisis o evidencia científica identificada por una administración pública para mejorar el diseño, implementación o evaluación de sus políticas, programas o servicios.

1. Nombre del departamento, órgano, organismo o entidad de derecho público de la Administración General del Estado

División de Estudios y Tecnología del Transporte.
Dirección General de Estrategias de Movilidad.
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Título abreviado del reto de asesoramiento científico para la web (Máximo 15 palabras)

Análisis de la asequibilidad del transporte basado en evidencia

3. Acrónimo del reto de asesoramiento científico

ASEQU_TRANSP

4. Título completo del reto de asesoramiento científico

Metodología y de fuentes y datos para el análisis de la asequibilidad del transporte basado en la evidencia

5. Descripción del reto de asesoramiento científico

5.1. Descripción de la política pública en la que se enmarca el reto de asesoramiento científico [Máximo 300 palabras]

La política pública en la que se enmarca este reto se orienta al desarrollo de mecanismos de seguimiento y evaluación de la pobreza de transporte y de los efectos distributivos de la transición climática sobre la movilidad de la población, en coherencia con los objetivos europeos de transición justa y movilidad sostenible.

En particular, el reto se alinea con Plan Social para el Clima, cuyo objetivo es contribuir a una transición climática socialmente justa mediante el apoyo a hogares vulnerables, usuarios vulnerables del transporte y microempresas afectadas por la incorporación de las emisiones de los sectores de edificios y transporte por carretera al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de

la Unión Europea. Asimismo, el reto se relaciona con la Estrategia contra la Pobreza de Transporte y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

En este contexto, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha impulsado recientemente el desarrollo de una primera batería nacional de indicadores de pobreza de transporte. El presente reto busca consolidar y evolucionar dicho marco metodológico, adaptándolo a los requerimientos de monitorización, reporte y evaluación establecidos por la Comisión Europea para el Fondo Social para el Clima.

La finalidad última es desarrollar una metodología para medir la dimensión asequibilidad de pobreza de transporte, robusta, replicable y territorialmente desagregada que contribuya a la futura implementación de un Observatorio de pobreza de transporte y vulnerabilidad territorial capaz de apoyar el diseño, seguimiento y evaluación de las políticas públicas vinculadas al Plan Social para el Clima.

El Observatorio se concibe como instrumento operativo de seguimiento, evaluación y aprendizaje institucional: convertirá la medición de la pobreza de transporte en indicadores comparables, procedimientos de actualización, criterios de priorización y evidencias útiles; desde una perspectiva de vulnerabilidad social y territorial.

5.2. Justificación y objetivos del reto de asesoramiento científico [Máximo 300 palabras]

La justificación del reto reside en la necesidad de transformar la dimensión asequibilidad del transporte en un indicador/indicadores territorializables aplicables, evaluables y útiles para la decisión pública que se puedan integrar en el Observatorio. La transición climática puede reducir emisiones y mejorar la movilidad, pero también trasladar costes de manera desigual, generando o intensificando dificultades económicas para cubrir necesidades de transporte.

El objetivo es contribuir a diseñar una metodología operativa para medir, monitorizar y evaluar la asequibilidad del transporte en España mediante indicadores territorializables comparables y trazables. Se busca profundizar en la definición de vulnerabilidad económica asociada a la movilidad, considerando, en la medida de lo posible, los factores que condicionan el esfuerzo financiero de los hogares, como los costes directos e indirectos, la dependencia modal, la exposición a variaciones de precios y la capacidad de adaptación, para identificar adecuadamente a la población afectada y orientar medidas públicas más eficaces y eficientes.

El reto se orienta a contribuir al avance del análisis de la pobreza de transporte en su dimensión de asequibilidad, contemplando, de forma compatible con la dedicación y duración previstas en el reto, aquellos ámbitos en los que resulte viable avanzar, entre ellos la integración de microdatos de hogares, renta, movilidad, territorio y costes de transporte; la identificación de perfiles de vulnerabilidad mediante estadística aplicada, econometría y segmentación; la estimación de efectos distributivos y redistributivos de políticas tarifarias, fiscales y de movilidad sostenible; y el

diseño de un modelo de gobernanza para incorporar esta evidencia en la toma de decisiones públicas.

El estudio abordará con rigor la economía del transporte, la medición del esfuerzo económico asociado a la movilidad, la evaluación de políticas públicas, el análisis redistributivo y la construcción de indicadores, apoyándose en microdatos oficiales y herramientas estadísticas y de ciencia de datos (Stata, R/Python y SIG).

5.3. Resultados esperados [Máximo 300 palabras]

5.3.1. Entregables previstos orientados al apoyo a la política pública

D1. Revisión de literatura y elaboración del marco conceptual y normativo sobre asequibilidad del transporte

D2. Desarrollo de indicadores territorializables de asequibilidad del transporte

D3. Mapa metodológico de fuentes de datos para el análisis de la asequibilidad que, de forma compatible con la duración y dedicación previstas para la estancia, podrá contemplar: EPF, ECV, censo y padrón, encuestas de movilidad, información territorial y bases de costes de transporte y energía, especificando calidad, cobertura, limitaciones y trazabilidad.

D4. Protocolo analítico reproducible que permita incorporar los resultados al observatorio de pobreza de transporte que se prevé desarrollar en el MITMS (basado en herramientas como R/Python, SIG y/o visualización de datos).

5.3.2. Actividades previstas para presentar los resultados

- Reunión de arranque con la administración para fijar preguntas de política pública, alcance, calendario de trabajo, fuentes disponibles, necesidades de confidencialidad y criterios de integración en el futuro observatorio.

- Taller metodológico de codiseño con equipos técnicos para validar indicadores, umbrales de vulnerabilidad, niveles de desagregación territorial y correspondencia entre cada indicador y una decisión pública concreta.

- Sesión técnica de datos y recursos para acordar procedimientos de acceso, depuración, trazabilidad, actualización y control de calidad, así como alternativas de contingencia ante falta de cobertura, retrasos o incompatibilidades entre fuentes.

- Sesión intermedia de contraste de resultados preliminares con responsables de movilidad, transición ecológica, políticas sociales y datos públicos, orientada a corregir supuestos y priorizar indicadores de mayor utilidad institucional.

- Taller de aprendizaje mutuo y transferencia de capacidades: explicación reproducible de métodos, herramientas estadísticas y/o visualizaciones, junto con recogida de conocimiento experto de la entidad de acogida sobre necesidades administrativas reales.

- Elaboración de una síntesis institucional y, si procede, preparación de una comunicación académica o técnica en colaboración con el Ministerio o con su consentimiento, garantizando que la explotación posterior respete las condiciones de la entidad de acogida.

5.3.3. Derechos de propiedad intelectual sobre los resultados generados

[marcar con una X la opción elegida]

- La entidad beneficiaria (universidad, centro de investigación, etc.) ostentará los derechos de propiedad intelectual sobre los resultados. *[Opción que aparece en la convocatoria por defecto].*
- La entidad de acogida (organismo público) solicita a la entidad beneficiaria la cesión de los derechos de propiedad intelectual sobre los resultados.
- La entidad beneficiaria (universidad, centro de investigación, etc.) ostentará los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos producidos. La entidad de acogida (organismo público) solicita a la entidad beneficiaria la cesión de los derechos de propiedad intelectual sobre los resultados de la/s herramienta/s desarrollada/s

6. Perfil requerido de investigador/a

[Máximo 300 palabras]

6.1. Requisitos de formación [Indicar al menos el área/s de conocimiento del doctorado]

Economía del transporte / geografía / ingeniería del transporte

6.2. Requisitos de experiencia

Perfil económico-aplicado, con experiencia en economía del transporte / microdatos oficiales de hogares, construcción de indicadores multidimensionales / evaluación redistributiva de políticas públicas. Preferiblemente multidisciplinar

6.3. Requisitos de competencias

Capacidad para traducir la pobreza de transporte y la vulnerabilidad territorial en herramientas operativas de diagnóstico, seguimiento y recomendación para la administración

CONDICIONES PARA LA RESOLUCIÓN DEL RETO

7. Unidad de acogida

7.1. Unidad de acogida

División de Estudios y Tecnología del Transporte.

7.2. Sede y lugar de la unidad de acogida

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Paseo de la Castellana, 67, Madrid

8. Incorporación

8.1. Plazo de incorporación. [Marcar con una X la opción deseada]

- Fecha a elección de la persona participante (dentro del plazo de 5 meses desde la resolución definitiva).
- En un plazo de ___ meses desde la resolución definitiva.
- Incorporación inmediata (dentro de los 10 días hábiles siguientes a la resolución definitiva).

8.2. Medidas formativas para la incorporación sobre las funciones y organización de la unidad de acogida

Se le dará una formación inicial sobre las funciones y organización de la unidad de acogida y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

9. Régimen de presencialidad y horario

9.1. Entre un 20% y un 40% de la estancia de forma presencial

9.2. Horario: lunes y miércoles de 8:00 a 19:00. Martes, jueves y viernes de 9:00 a 16:00

10. Uso de datos

La unidad de acogida se compromete a facilitar al/la participante el acceso a los datos disponibles en el Ministerio que sean pertinentes para el desarrollo del proyecto de asesoramiento científico, en cumplimiento con la normativa vigente sobre protección de datos y confidencialidad. El organismo público podrá establecer las condiciones específicas de acceso, uso y tratamiento de dichos datos, garantizando que su utilización se ajuste a los fines del proyecto y a los principios de legalidad, ética y seguridad.