

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 (opcional)

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 que integre todos los indicadores desarrollados, y que sea capaz de apoyar el diseño, seguimiento y evaluación de las políticas públicas vinculadas a la Estrategia contra la Pobreza de Transporte y el Plan Social para el Clima.

El Observatorio se concibe como instrumento operativo de seguimiento, evaluación de políticas públicas

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 es necesario contemplar medidas para que esta transición sea justa desde el punto de vista social.

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 en materia de transporte asociada a la movilidad, considerando, en la medida de lo posible, los factores que condicionan el esfuerzo financiero de los hogares, 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, partiendo de los trabajos realizados previamente en este ámbito en el Ministerio. El trabajo contemplará, 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. El estudio abordará con rigor la economía del transporte, la medición del esfuerzo económico asociado a la movilidad.

5.3. Resultados esperados [Máximo 300 palabras]

5.3.1. Entregables previstos orientados al apoyo a la política pública

- Revisión de literatura y elaboración del marco conceptual sobre asequibilidad del transporte a aplicar.
- Desarrollo y cálculo de indicadores territorializables de asequibilidad en el contexto de la pobreza de transporte.
- Metodología reproducible que permita incorporar los resultados al observatorio de pobreza de transporte que se prevé desarrollar en el MITMS (basado en herramientas como, por ejemplo Python, SIG y/o herramientas de visualización de datos espaciales).

5.3.2. Actividades previstas para presentar los resultados

- Reunión inicial con los responsables en la unidad de acogida para definir objetivos, alcance, calendario y fuentes de información.
- Taller con el equipo técnico de la unidad de acogida para validar indicadores y fuentes de datos.
- Reunión de seguimiento para revisar resultados preliminares y la propuesta metodológica.
- Taller para comunicar métodos, herramientas, resultados y necesidades de la administración.
- Informe final con revisión de literatura, objetivos, metodología, resultados, discusión y conclusiones.
- Posible comunicación en congreso científico y/o publicación en revista científica (en ambos casos siempre que exista autorización del Ministerio).

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 y 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 / planificación del transporte

6.2. Requisitos de experiencia

Experiencia en economía del transporte / aplicación de indicadores territoriales en planificación del transporte y/o en evaluación de políticas públicas.

6.3. Requisitos de competencias

competencias en análisis de datos territoriales orientados al diseño y evaluación de políticas públicas

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. Aunque está sujeto a conversación, es deseable que el participante desarrolle entre un 20% y un 40% de su estancia de forma presencial (mínimo 20%).

Horario: A elegir ese 20% en el siguiente horario:

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

9.2. 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.

Firmada por la persona responsable de la entidad de acogida que actuará como interlocutora con el participante y coordinadora con la entidad beneficiaria	Visto bueno de la Subsecretaría
--	--