

Comparecencia del Ministro de Fomento  
a petición propia:

“Para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento”

Comisión de Fomento del Congreso, 12/07/2018

Comparezco ante esta Comisión de Fomento del Congreso para informar sobre las líneas generales de la política de este Ministerio para la actual Legislatura. Lo hago a petición propia y también de los Grupos Parlamentarios Popular, Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, Ciudadanos y Mixto (PDeCat y Foro).

Tal y como nos pidió el Presidente del Gobierno en la primera reunión del Consejo de Ministros, nuestro deber es hacer de las respuestas de las iniciativas del control parlamentario una verdadera señal de distinción, como exigen el respeto a las Cortes Generales y el compromiso inquebrantable con la transparencia y la rendición de cuentas.

Para ello, cuento con la colaboración de todo mi equipo y la mía en particular y pueden contar ustedes igual con la confianza de que el propio secretario de Estado ha sido Diputado en esta casa.

Entrando ya en materia, y como no puede ser de otra forma, me gustaría comenzar indicando que la actividad del Departamento se enmarcará en los objetivos y las prioridades de la política económica del Gobierno: crecimiento robusto, sostenible e inclusivo.

Como consecuencia de los recientes estudios publicados fundamentalmente desde la OCDE, los principales retos pendientes en este campo y a los que nos tenemos que enfrentar se encuentran en el ámbito de la desigualdad y la pobreza; del mercado de trabajo; de la educación; y de la productividad.

Para superarlos, en cada uno de los Departamentos ministeriales tenemos que sentar las bases necesarias en lo que resta de Legislatura, especialmente en nuestro ámbito para la corrección de la desigualdad y el incremento de la productividad de la economía.

Centrándonos en el ámbito del Ministerio de Fomento, quisiera trasladar a esta Comisión el mensaje de continuidad de las inversiones que ya he tenido oportunidad de manifestar en otros foros, incluso en la propia Sesión de Control de esta Cámara.

Nuestra voluntad es que, con carácter general, el cambio de Gobierno no afecte a los compromisos de inversión y de contratos. Así, les puedo indicar que de aquí a final de año vamos a licitar contratos de obra por importe total de más de 5.000 M€.

Además, trabajaremos con transparencia y con realismo. Con diálogo y con concertación entre todas las Administraciones y también con el sector privado.

No obstante, que nadie confunda este mensaje de continuidad con un aparente inmovilismo ni conformismo, porque queda mucho por hacer en este campo y, además, tenemos el firme convencimiento de que es posible una política de infraestructuras del transporte más racional y más moderna.

Por ello, antes de pasar al detalle de propuestas haré un breve repaso, para hacerles partícipes a los miembros de la esituación actual situación actual real en materia de infraestructuras, transporte y vivienda de nuestro país.

Comenzaré por las cuestiones de ámbito general. Así, por ejemplo, en materia de planificación, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda vigente, conocido como PITVI, tiene un importante desfase entre lo presupuestado y lo ejecutado. Por dar un dato concreto, en los dos últimos años lo ejecutado ha sido un 66% de lo previsto.

Si vamos a su concepción, la situación es aún más preocupante, porque el Plan no prioriza ni programa actuaciones ni cuantifica objetivos, lo que hace inviable su evaluación práctica.

Asimismo, en materia de redes transeuropeas, también hay que revisar la situación actual pues, por ejemplo, hay un retraso palpable en su desarrollo, que debería tener complementada en 2030 la red básica o no se han incluido importantes conexiones en el Corredor Mediterráneo.

Y tampoco es baladí el caso del reciente informe del Tribunal de Cuentas Europeo sobre la planificación de infraestructuras de alta velocidad, que debería hacernos reflexionar a todos sobre la evaluación de las decisiones de inversión, porque la política en esta materia trasciende a Gobiernos y Legislaturas.

En lo referente a la gestión económico-presupuestaria del Grupo Fomento, lo que es verdaderamente preocupante es la ejecución presupuestaria de las inversiones, pues en el periodo 2012-2017 ha sido del 74,4%, con un mínimo del 55% en el ejercicio de 2016.

Eso quiere decir que en los últimos 6 años el Gobierno dejó de invertir nada más y nada menos que 12.460 millones, más que el presupuesto de un ejercicio completo. Estos recursos, sin duda, habrían contribuido a vertebrar y cohesionar mejor nuestro país, así como a dinamizar la economía.

Continuando el repaso por áreas de actividad del Ministerio, en el caso de las carreteras, creo que debemos prestar una atención especial a la conservación.

En este sentido, Señorías, permítanme que les ofrezca un dato concreto: en 2009 y 2010, años previos a la crisis, se destinaron a la conservación de la Red de Carreteras del Estado más de 1.250 M€. En 2018, con casi 800 km más de Red, se destinan 917 M€, es decir, 333 M de euros menos, lo que constituye un descenso de la inversión de casi un 27%, cifras que se han visto aún más minoradas con las últimas enmiendas presentadas en el Senado.

En el caso de las autopistas, es cierto que el anterior Gobierno manifestó en numerosas ocasiones, incluso ante esta misma Cámara, que su voluntad era la de, con carácter general, no prorrogar los plazos de las concesiones cuyo contrato está más cercano a finalizar, si bien a partir de ese momento vería qué forma de explotación era la que más convendría al interés general.

Por ello, no se adoptaron las medidas necesarias para hacer efectiva la liberalización de las autopistas, como la licitación de los correspondientes contratos de conservación integral o los estudios funcionales de los corredores con la nueva configuración, porque no se llegó a descartar totalmente la eliminación de los peajes.

Por otro lado, conocen ustedes perfectamente la situación actual de diversas autopistas de peaje impulsadas durante el Gobierno de José María Aznar cuyas sociedades concesionarias quebraron por dos

razones fundamentales: el alto precio de las expropiaciones y lo excesivo de las previsiones iniciales de tráfico que nunca se cumplieron y que se vieron agravadas por la crisis económica.

La situación actual es que desde los primeros meses de 2018 todas ellas han pasado a ser gestionadas por SEITTSA, de las cuales todas menos una han entrado ya en fase de liquidación de las sociedades y que, por imperativo legal, el Gobierno ha de rescindir sus contratos y lo hará próximamente. A partir de ese momento se iniciará el procedimiento de liquidación de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración.

Lamentablemente, los plazos anunciados por el anterior Gobierno para la licitación de un nuevo concurso que descargue a SEITTSA de la gestión de estas infraestructuras estaban muy lejos de ser ciertos: era imposible adjudicar antes del 31 de diciembre, máxime cuando los pliegos de licitación no están aprobados a pesar de que la previsión del anterior equipo ministerial era que lo estuvieran en mayo de este año.

Y, para finalizar el apartado dedicado a las carreteras, quisiera hacer una breve mención sobre el PIC, el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras basado en la colaboración público-privada que anunció el entonces Presidente Mariano Rajoy en julio de 2017.

Tras diversos anuncios a lo largo y ancho de la geografía española en los que con “cuentagotas” se decía qué actuaciones estaban dentro del Plan, una comparecencia en esta misma Comisión y casi un año y medio después de su presentación, la realidad es que hasta el pasado 31 de mayo no se había llegado a licitar ningún contrato.

Y les cuento esto por no entrar en otros detalles técnicos, como el hecho de que no se incluyeran los riesgos de demanda en la petición de techos de gasto que se realizó; que el grado de madurez de los proyectos es menor del que se nos había vendido; y que quedan trámites pendientes y algún que otro escollo por desbloquear, en especial con otros ministerios económicos

En definitiva, por resumir la situación de carreteras, hace falta poner orden tanto en el presupuesto de carreteras, para priorizar la conservación; como en los contratos de concesión: en aquellos que van a finalizar próximamente, en los que tienen problemas de viabilidad y en aquellos que serán licitados próximamente.

En el caso del ferrocarril, comenzaré hablando de la planificación. Aquí hay un claro incumplimiento, pues según la Ley del Sector Ferroviario, antes del 16 de diciembre de 2016, el anterior Gobierno tendría que haber hecho pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias y no hay ni rastro de ella.

En lo que se refiere a la puesta en servicio de las actuaciones de alta velocidad, como ya comenté hace un par de semanas en esta Cámara, creo que aquí se han generado inciertas expectativas a los ciudadanos.

En 2015 pondría en servicio 1.000 nuevos kilómetros de líneas de alta velocidad, entre ellos los tramos que llegan hasta Burgos, Murcia, Granada, entre Plasencia y Badajoz y la Variante de Pajares.

La realidad es que ninguno de estos tramos está en servicio a día de hoy y, cuando menos, quedan meses hasta su puesta en servicio. Y eso por no entrar en el juego de palabras que siempre se plantea de confundir “final de obra” que la “puesta en servicio”.

La puesta en servicio de las actuaciones ferroviarias debe ser el resultado de los trabajos técnicos para construir la infraestructura, poner en marcha los servicios ferroviarios necesarios y compaginar, todo ello, en el indispensable marco de seguridad, un tema que nos preocupa especialmente.

Asimismo, pese a que Adif se escindió en dos empresas, dando lugar a Adif y Adif Alta Velocidad, siguen existiendo problemas de sostenibilidad financiera, que más pronto que tarde habrá que atajar.

En el caso de Renfe, hemos detectado una falta de impulso para abordar con éxito los retos que representa la liberalización del sector en el caso del transporte ferroviario de viajeros, me refiero a los servicios no declarados como obligaciones de servicio público, a partir de diciembre de 2020, tal y como marcan las directivas europeas.

Es un dato que, a día de hoy, Renfe no dispone de un Plan Estratégico que defina la posición de la empresa ante la liberalización en el mercado de viajeros y le permita tener una estrategia para hacer frente a la competencia que va a presentarse.

Para dar otro apunte de ámbito general, pensando en quienes más lo necesitan quiero hablar de la accesibilidad de las estaciones.

Soy consciente de que se han logrado muchos avances, y no quiero desmerecerlos. Pero a día de hoy siguen sin ser accesibles 96 estaciones ferroviarias que deberían haberlo sido, de acuerdo con la normativa, antes de diciembre de 2017.

En lo que respecta a Puertos, hemos detectado un importante potencial de mejora en lo que se refiere a:

- El equilibrio y la transparencia institucional.
- El diálogo con los sectores. Aquí puedo decir que la rebaja de las tasas portuarias no ha conseguido en la totalidad su objetivo. Ni todo el empresariado ha mejorado sus economías, ni las Autoridades Portuarias su gestión, ni los trabajadores su posición laboral.
- Y al hecho de que los trabajadores del sistema han sido los olvidados en este periodo de crecimiento de las macro-cifras de los puertos de titularidad estatal.

Otro tema que es recomendable trasladar a los ciudadanos, en el ámbito del sector aéreo, es que, tras la insistencia del arco parlamentario, el anterior Gobierno prometió una bajada de las tarifas aeroportuarias del 2,2% anual entre los años 2017 y 2021.

Me he encontrado que para el año 2019, no está prevista ninguna bajada de tarifas, como consecuencia de la aplicación de los ajustes de años anteriores recogidos en la Ley.

Lo que puedo asegurarles es que es la determinación de las tarifas se va a hacer con la metodología objetiva establecida legalmente y que todo el proceso de determinación de las tarifas para el próximo año está siendo supervisado por la CNMC.

En el caso de Enaire, salvo en los últimos años, ha habido una importante congelación de la oferta de empleo para controladores aéreos, lo que ha derivado en situaciones en materia de recursos humanos de complicada gestión, como la amenaza de huelga que hemos sufrido para este verano.

Hemos logrado, no obstante, parar esta situación con un preacuerdo que implica un compromiso de incrementar las plazas de controladores e introducir más racionalidad a la hora de repartir la masa salarial relacionada con la productividad.

En el ámbito de los transportes, otro tema que parecía solucionado y que no lo estaba, es el inicio de los nuevos servicios ferroviarios incluidos en la declaración de obligaciones de servicio público que aprobó el Consejo de Ministros del pasado 15 de diciembre de 2017.

Se nos habían dicho que estos nuevos servicios se iniciarían en la primavera de 2018. Pues bien, al llegar al Ministerio he sido consciente de que estaba pendiente la tramitación del nuevo contrato que debe firmarse entre Renfe y el Ministerio de Fomento y, por tanto, estamos ahora trabajando en ello intensamente, con objeto de que estos nuevos servicios puedan incluirse el próximo otoño.

Nos habían dicho también que la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 iba a aprobar un incremento del porcentaje de la subvención en los billetes de transporte aéreo y marítimo de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional, hasta el 75%.

Pero lo que nos encontramos realmente no fue una aplicación automática de esta bonificación en los presupuestos, sino más bien una autorización para que el Gobierno aprobara este incremento, que en condiciones normales no hubiera supuesto un trámite más largo y que, de acuerdo con los presidentes de Canarias y de Baleares que trasladaron la petición de reunirse con el Ministerio, acordamos un procedimiento que nos garantizara la inmediatez de la bonificación y al mismo tiempo la seguridad jurídica que debe proteger un acuerdo como este y ya el próximo Consejo de Ministros, mañana, acordará la aplicación inmediata de esta bonificación, a la vez que sigue la tramitación urgente del Real Decreto que permitirá darle rigor jurídico al acuerdo y permanencia en el tiempo.

En materia de vivienda y ya para concluir este diagnóstico inicial, quiero detenerme para hablar de ello un momento. Ha habido poca ambición en política pública de vivienda, especialmente de alquiler, hasta ahora. Esto explica en parte el incremento del coste de los alquileres así como la desprotección de los ciudadanos en temas tan sensibles como es el precio del alquiler o los abusos del sector financiero ante los sectores más vulnerables de la población que han propiciado en cierta forma el "sinhogarismo".

Es preciso acometer nuevas medidas encaminadas a garantizar el acceso a la vivienda por parte de las personas y las familias con menos recursos a través del Plan Estatal y la colaboración con Comunidades Autónomas y Entidades Locales. Así mismo, es importante mejorar de un modo particular el acceso de los jóvenes a la vivienda, favoreciendo la emancipación y la formación de nuevos hogares.

De igual forma, es preciso evitar que se vuelvan a producir una nueva burbuja de precios de la vivienda que desestabilice otra vez a la economía.

El alquiler está experimentando un notable crecimiento. No obstante, este crecimiento probablemente se debe más a la retracción en la compra de vivienda durante la crisis y a la ausencia de medidas adoptadas estos años. En este sentido, es necesario adoptar un paquete de medidas en materia de alquiler que contribuyan a aumentar la oferta, optimizando el uso del parque de vivienda existente y favorezcan la estabilidad y las garantías de propietarios e inquilinos, fortaleciendo la coordinación a nivel estatal con todos los Departamentos ministeriales afectados a través de canales e instrumentos que respondan a la relevancia de la política de vivienda en el programa de Gobierno y la importancia de garantizar el ejercicio de este derecho constitucional.

Dentro de las reformas de la estructura del Gobierno que se han planteado en el caso del Ministerio de Fomento, hemos conseguido crear la Secretaría General de Vivienda, hasta ahora lo que me he encontrado era una Dirección General, cuando vivienda llegó a ser todo un Ministerio. Con lo cual, este Ministerio va a

disponer de una Secretaría General de Vivienda que entiendo que dará el sentido que merece el interés por la política de vivienda.

La actividad de rehabilitación edificatoria está creciendo a gran ritmo, sin embargo, los niveles de crecimiento están todavía muy por debajo del incremento de la obra nueva y no responde al enorme potencial del parque edificatorio en España. Por ello, es necesario adoptar medidas decididas que impulsen la rehabilitación edificatoria y que se encuentren centradas específicamente en ámbitos como la accesibilidad o la eficiencia energética, claves para afrontar retos europeos y globales como el envejecimiento y la transición ecológica.

Finalmente, es importante destacar la notable reducción económica de las partidas destinadas en los Presupuestos Generales del Estado a política de vivienda en el marco de los últimos Planes Estatales. Daré sólo dos datos: el Plan Estatal 2009-2012, contemplaba 4.762 M€; y lo que dedicaba el último Plan aprobado por el anterior Gobierno para 2018-2021: 1.871 M€, menos del 40% de la cifra anterior.

Conscientemente, hemos procurado que este diagnóstico preliminar fuera lo más objetivo posible. Hemos puesto sobre la mesa lechos, cifras concretas y las realidades que nos hemos encontrado en este Departamento, que demuestran que la situación no es exactamente “idílica”, por lo tanto, queda mucho por hacer.

No quiero hablar de herencias, ni quiero tampoco que ese sea el debate, pero la realidad descrita dibuja un diagnóstico de gestión caracterizado por una cierta inconcreción y el incumplimiento de compromisos adquiridos, una cierta falta de ejecución presupuestaria, y unas expectativas no del todo ciertas.

Quiero anunciar, por lo tanto, la determinación de este Gobierno, una vez trasladado este diagnóstico, de intentar revertir esta situación en la medida de sus posibilidades, y poniendo sobre la mesa mejoras concretas que transformen esta realidad que, como les decía, nos hemos encontrado.

De esta forma, la intención del nuevo equipo de personas, que todavía no ha concluido, y que estamos al frente del Ministerio de Fomento es que, fruto de este análisis, corrijamos esta situación planteando medidas de mejora que nos permitan alcanzar los siguientes objetivos, los cuales constituirán cuatro líneas generales para la Legislatura que resta para alcanzar una política moderna en materia de infraestructuras, transportes y vivienda:

Estas líneas son:

- Reorientación del sistema de transporte
- Actitud de diálogo y consenso
- Acceso social a la vivienda
- Y protagonismo de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y el realismo.

En primer lugar, reorientar el sistema de transporte. Aunque todos lo hemos oído alguna vez, necesitamos que realmente las infraestructuras de transporte no sean un fin en sí mismas.

Por ello, nos comprometemos a dar al sistema de transporte una clara orientación para mejorar la calidad de vida de las personas, incrementar la cohesión social y territorial, y apuntar hacia la economía productiva, con el efecto multiplicador que produce en el PIB cada euro que invierte este Ministerio.

Con esto conseguiremos que las infraestructuras sean un instrumento eficaz de ordenación y cohesión territorial.

En segundo lugar, nuestras actuaciones deben ser el resultado motivado del proceso de diálogo y consenso con el territorio, representado, por ejemplo, como no puede ser de otro modo por otras Administraciones territoriales y asociaciones sectoriales.

Para saber lo que realmente es necesario, además de hacer muchos estudios técnicos, también es esencial saber escuchar al territorio, saber qué necesidades tiene y qué demanda la sociedad.

Sin lugar a dudas, es esencial la interlocución con todas las Administraciones Públicas para posibilitar la transparencia en la toma de decisiones, en la comunicación de las opciones y del estado actual de las actuaciones.

En tercer lugar, queremos dar a la política de vivienda la importancia que merece, para que deje de ser la hermana pequeña dentro del “macro-ministerio” que es Fomento.

Por ello, haremos del acceso social a la vivienda una de nuestras prioridades. Es necesario hacer este giro social en las políticas de vivienda que se llevan a cabo desde el Ministerio.

Y en cuarto y último lugar, nos proponemos seriamente hacer de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas, así como el realismo de las inversiones en infraestructuras una de nuestras señas de identidad.

Hoy en día, la ciudadanía nos exige a los políticos y los gestores públicos un plus cuando paga sus impuestos, que es el del gasto responsable y a saber a qué se dedican los fondos con total transparencia.

La transparencia tiene que servir para evitar el continuo juego de promesas acumuladas que la ciudadanía recibe con incredulidad por los incumplimientos del pasado y que es un factor más de desgaste de la imagen de la política y de lo público.

Con la tecnología que tenemos hoy es una obligación poner al servicio de la ciudadanía información sobre los proyectos y ejecución de las obras de nuestras infraestructuras.

Asumo el compromiso de hacerlo paulatinamente a través de la Web del Ministerio en consonancia también con la proposición no de Ley que se aprobó a instancias del grupo parlamentario socialista.

La transparencia nos ayudará además a alcanzar acuerdos en el arco parlamentario y permitirá a las empresas constructoras, concesionarias, transportistas y de otros sectores, que dependen de nuestras infraestructuras para que sus productos sean competitivos, planificar mejor sus inversiones, optimizando sus recursos y por tanto su eficacia y eficiencia en la creación de riqueza y empleo.

Asimismo, debemos tener presente la digitalización, vivimos en un mundo con realidades que evolucionan a la par que la tecnología, por lo que la digitalización debe ser una de nuestras referencias.

El Ministerio de Fomento va avanzar en línea y conjuntamente con las políticas europeas en dicha materia, participando también en la definición de dichas políticas en la participación activa de su desarrollo e implementación.

En la época del “big data”, el Ministerio debe desarrollar y recopilar una extensiva base estadística de acceso público y herramientas para potenciar su uso, con el fin de fortalecer el diseño de los Planes. Además, los datos deben estar al servicio de la inteligencia colectiva lo que potenciaría la investigación en nuestro país.

La innovación es la palanca de cambio para lograr los cambios de modelo necesarios y la transformación en diferentes campos, en la descarbonización del transporte, en la mejora de la eficiencia energética, del aprovechamiento de las infraestructuras, de la interoperabilidad, de la intermodalidad, de conseguir una movilidad puerta a puerta, sin barreras, y en definitiva para trabajar en línea con la agenda europea hacia una movilidad segura, limpia y conectada.

Y como no puede ser de otra manera, seguiremos impulsando la incorporación de los nuevos retos tecnológicos en nuestra política de transportes, como es el incipiente sector de los drones y la necesidad de hacer realidad sus excelentes perspectivas de desarrollo.

Siguiendo con otras líneas de la innovación, quiero resaltar la digitalización del transporte, como uno de los pilares básicos que proporcionará la base para facilitar una rápida evolución llamada a revolucionar el sector del transporte y sus servicios. Las políticas de datos abiertos del transporte permitirán no solo centralizar la información y hacerla accesible, sino también promover las iniciativas que aporten importantes mejoras en los servicios a los viajeros.

También la logística se verá beneficiada por esta digitalización del transporte, que permitirá la eliminación de algunas barreras y aportará mayor control, seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías.

Asimismo, es de destacar el importante avance en la tecnología y su contribución a la movilidad conectada, poniendo en comunicación todas las partes implicadas en el transporte. Vehículos, infraestructura, autoridades de tráfico, titulares de infraestructura, compartirán su información en tiempo real para hacer los viajes más seguros, eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

Y también trabajaremos por la implantación efectiva de la metodología BIM (Building Information Modeling) en la contratación pública.

Por todo ello, en el ámbito del Ministerio pondremos en marcha un Plan de Transformación Digital que alcanzará al conjunto del Departamento y a sus Organismos Públicos adscritos.

Y qué decir de la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas como principio para favorecer el bien común. Debemos orientar los recursos a aquellas actuaciones que generen mayor bienestar social. Este Ministerio maneja una parte muy importante de los impuestos que pagan los españoles y tenemos que gestionarlos de manera adecuada.

La eficiencia del gasto tiene que estar alumbrada por la rentabilidad social de las actuaciones y su adecuada programación. Son criterios que permitirán una mejor funcionalidad y conectividad de nuestras infraestructuras y que, asimismo, tienen que velar por su adecuada conservación.

En esta línea, para mejorar la planificación y detectar las mejores oportunidades, para aprovechar la inteligencia colectiva de la sociedad, se debe hacer un uso intensivo de los datos.

Asimismo, debemos ser realistas. Somos conscientes de que la ciudadanía y el sector necesita certidumbre es mi propósito dárseles: un mensaje de confianza que se verá reforzado por los principios de transparencia y eficacia del gasto público a que antes me he referido.



La capacidad inversora del Ministerio de Fomento y de sus empresas no se ha visto ni se verá menoscabada por el cambio de Gobierno, antes al contrario, por cuanto perseguimos una optimización de la programación de las inversiones que permita realmente contar lo que se va a licitar y ejecutar.

No se nos escapa que estamos en un momento muy especial y acabamos de traspasar el ecuador de la Legislatura. Pero créanme si les digo que quienes conformamos el nuevo equipo del Ministerio nos sentiremos muy satisfechos si conseguimos alcanzar estos cuatro objetivos y, lo que es más importante, lograr que el Grupo Fomento los asuma como propios para el futuro. Si lo conseguimos, estaremos progresando como país todos juntos.

A continuación, detallaré de qué forman se concretan esos cuatro objetivos en las diferentes áreas de actividad del Ministerio. Comenzaré hablando de la planificación.

Uno de los primeros puntos que debemos impulsar es el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T). Como conocen sus Señorías, de acuerdo con la regulación europea, en el caso de España deberíamos tener complementados en 2030 su Red Básica, lo que se traduce en finalizar nada más y nada menos que los Corredores Mediterráneo y Atlántico.

Por ello, proponemos desarrollar un mecanismo de impulso al desarrollo de la red transeuropea de transporte en España, dentro de los marcos de planificación ya existente. Este mecanismo aceleraría y potenciaría la ejecución de la Red Transeuropea de Transporte en España de acuerdo con la regulación europea.

En segundo lugar, también nos parece necesario revisar los instrumentos de planificación.

Debemos plantearnos con rigor cuánto debe invertir España en infraestructuras de transporte, en qué tipos y cómo financiarlo. Es básico ver qué sucede con los porcentajes de inversión pública en otros países, dado que mientras que en otros países hay cierta estabilidad, en España se pasó del 5 al 2% del PIB en poco más de 5 años, de los que un 0,6% corresponden a Fomento; el "stock" de capital público, donde sí es cierto que hemos avanzado considerablemente; los análisis coste-beneficio; y los criterios políticos de coordinación, porque sumar inversiones para multiplicar resultados es el reto.

Es esencial realizar una evaluación ex-ante de los nuevos proyectos de inversión, efectuando el análisis coste-beneficio de cada proyecto, considerando tanto la rentabilidad financiera como la económica y social. Este análisis se realizará siempre con la misma metodología para todo el Ministerio y estará presente en los proyectos desde la fase del estudio informativo o equivalente, lo que no siempre sucede hasta ahora. En los próximos meses avanzaremos en esta línea.

Pero también nos parece necesario hacer un seguimiento de dichas actuaciones y efectuar una evaluación ex-post, que se realizará mediante indicadores que se publicarán posteriormente.

En este contexto nos gustaría potenciar la figura del Consejo Asesor de Fomento como órgano independiente que ayuda a una mejor planificación.

Desde la óptica de la planificación, en materia de transporte, queremos dar a la logística la importancia que merece. Por ello, trabajaremos por la gestión de las cadenas logísticas completas, y no de infraestructuras aisladas.

En relación con el impulso de la sostenibilidad del transporte, mencionar que el transporte, como el resto de actividades intensivas en el uso de energía y otros recursos naturales, se enfrenta a importantes

retos, destacando entre ellos la necesidad de avanzar en su progresiva descarbonización para facilitar el cumplimiento de los compromisos en los ámbitos de la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica.

Siendo una actividad básica para aumentar la competitividad de la economía y del sector exportador, reforzar la cohesión social y territorial, y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, también conlleva algunos impactos ambientales negativos como la emisión de contaminantes a la atmósfera o el ruido.

En este sentido, los estudios dicen que, con un 26% del total, el transporte es el sector con mayor peso en el balance de gases de efecto invernadero en España. En 2017, las emisiones en este sector se incrementaron en un 2,6% como consecuencia del aumento de las emisiones de transporte por carretera.

Para encauzar esta situación, como ustedes saben, es voluntad de este Gobierno presentar una Ley de Cambio Climático y la elaboración del Plan integrado de Energía y Clima. Por ello, y dentro de la coordinación de las políticas y actuaciones de los distintos Ministerios, tomaremos el relevo en el Plan de Sostenibilidad cuya redacción inició el anterior Gobierno a través de Ineco para finalizarlo y así poder presentarlo.

En materia de internacionalización, se impulsará y defenderá la defensa de los intereses españoles en la Unión Europea y en el ámbito internacional.

España va a participar activamente en todas las instancias europeas para tener voz propia en todos los asuntos que afecten a las competencias de Fomento. Dada la importancia de España en el sector del transporte, España no puede seguir siendo “uno más del pelotón”. Por tanto, vamos a trabajar para lograr una posición clara y nítida de los intereses del sector, favoreciendo la participación de nuestros expertos en todas las instancias europeas. Lo anterior conllevará establecer relaciones bilaterales con todos aquellos países con más puntos en común para defender nuestras posiciones.

Asimismo, la defensa de los intereses españoles en el contexto internacionalizado actual requiere una mayor participación de España en los foros donde se generan alianzas y se toman las decisiones que afectarán al comercio internacional y a la imagen de España (y de sus empresas) en el exterior.

España ha perdido paulatinamente peso en todos los organismos internacionales; pues bien, esa tendencia tiene que cambiar radicalmente. Quiero insistir en que la actividad internacional no puede quedar relegada a un segundo plano en este sector que cada vez está más internacionalizado.

Del mismo modo, las empresas españolas del sector de las infraestructuras y el transporte ya tienen cerca del 75% de su contratación en el exterior. Están exportando el know-how desarrollado en España, y debemos seguir alentándolas en su expansión internacional: siendo conscientes de que no podemos sustituir a la iniciativa privada, creemos firmemente que es necesario seguir apoyando a las empresas españolas en sus mercados exteriores.

Por otro lado, pretendemos reforzar las relaciones bilaterales con Francia y Portugal, para ganar aliados en las negociaciones a nivel europeo e internacional y avanzar en conexiones que minimicen el impacto de la condición periférica española.

De hecho, ya he conversado con los ministros respectivos de estos países y tengo fijado ya un calendario de encuentros en estas próximas semanas y he encontrado una actitud muy receptiva y bastante cómplice, porque es necesaria.

Por tanto, vamos a reforzar la relación con Francia y Portugal para ganar aliados en las negociaciones a nivel europeo e internacional y avanzar en conexiones que minimicen el impacto de la condición periférica española.

Esta misma semana me he reunido con la Comisaria Bulc donde, entre otras cuestiones, hemos hablado de:

- La inclusión en el Reglamento CEF de la conexión del Corredor Mediterráneo con la fachada atlántica y cantábrica.
- La voluntad del Gobierno español de alcanzar un acuerdo global en el Paquete de Movilidad, para lo cual, todos deberíamos hacer un esfuerzo.
- O la preocupación de las compañías españolas por el impacto que puede tener el Brexit y como sabrán afecta a una empresa española de bandera como es Iberia.

En lo que respecta a la transparencia, en consonancia con la PNL presentada por el Grupo Socialista y aprobada en esta Comisión, elaboraremos y pondremos a disposición pública, a través del portal web del Ministerio de Fomento, una herramienta de consulta sobre las infraestructuras de transporte, de una manera accesible y transparente.

En particular, esta herramienta permitirá dar a conocer la situación de las infraestructuras de transporte viario y ferroviario actualmente promovidas y planificadas por la administración estatal, con datos concretos sobre:

- Principales objetivos y ventajas de la solución propuesta (desarrollo económico, cohesión territorial, reducción de tiempos de viaje, etc.).
- Estado de tramitación de los estudios en desarrollo.
- Procesos y plazos previstos de participación pública.
- Vigencia y horizonte temporal.
- Localización y comunidades beneficiadas.
- Y otros datos de interés.

Análogamente, en materia de arquitectura, vivienda y suelo, fomentaremos el acceso a la información a través del Observatorio de Vivienda y Suelo, el Sistema de Información Urbana o el Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas.

Por otro lado, como saben ustedes, contamos en nuestro Departamento con el Instituto Geográfico Nacional. En este sentido, a lo largo de la Legislatura:

- Fomentaremos la actualización continua de las bases de datos de información geoespacial y el mapa oficial automático.
- Potenciaremos las instalaciones e instrumentación en el Centro de Desarrollo Tecnológico.
- Impulsaremos el Proyecto de la Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales (RAEGE).
- Y continuaremos con las tareas de vigilancia volcánica y sísmica, materia donde además es preciso avanzar en los aspectos normativos.

También entre los aspectos generales, querría hablar de las Comisiones de Investigación técnica de Accidentes de transporte, que gozan de independencia funcional.

Desde el punto de vista orgánico, están adscritos a la Subsecretaría del Departamento, con la finalidad de que se les provea de los medios humanos y materiales necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Si bien su actual modelo organizativo es conforme a la normativa europea y similar a los modelos existentes en otros países de nuestro entorno, estudiaremos la forma de fortalecer aún más su independencia funcional y optimizar su funcionamiento.

En esta misma línea, todas nuestras actuaciones en materia de transporte las abordaremos con una prioridad fundamental, la seguridad, tanto en el transporte aéreo como ferroviario. Y es en este ámbito donde juegan un papel esencial tanto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dependientes ambas como ya saben del Ministerio de Fomento.

AESA, tras 10 años de funcionamiento, se ha consolidado como un organismo de referencia internacional en la supervisión, inspección y ordenación de la aviación civil, en un marco de fortalecimiento continuo de la seguridad aérea.

A tal fin, vamos a trabajar para fortalecer su papel de manera que AESA continúe posicionada en la vanguardia de la seguridad aérea.

Y también quiero mencionar expresamente el impulso decidido que vamos a realizar por reforzar la protección de los derechos de la ciudadanía como usuarios del transporte aéreo en el que, como ya saben, AESA juega y jugará un papel fundamental.

Igualmente, por lo que respecta al modo ferroviario quiero insistir, de forma particular, en el compromiso de este Ministerio y de todo el grupo Fomento con la seguridad ferroviaria.

En ese sentido, quiero destacar el papel de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

Como sabrán sus señorías, en la Unión Europea está en marcha, desde hace años, un proceso complejo de transformación del modelo ferroviario, que apuesta por la liberalización, la interoperabilidad y la seguridad. Y España está realizando un esfuerzo notable en la armonización y adaptación de los sistemas nacionales, para contribuir al espacio ferroviario único europeo.

Por lo que se refiere a los servicios postales, soy muy consciente de las importantes responsabilidades que en materia de ordenación normativa y ejecución de la política postal le corresponden a mi Departamento

Tenemos la intención de impulsar en los próximos meses el Plan de prestación del servicio postal universal y su correspondiente Contrato regulador para su aprobación por el Consejo de Ministros. Dicho Plan asegurará la adecuada financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio, de forma que el cumplimiento de estas obligaciones no ponga en riesgo la viabilidad económica de Correos como empresa que compite en un mercado ya completamente liberalizado. Con ello, pondremos fin al largo periodo de "interinidad" en el cumplimiento de los compromisos del Estado con Correos recogidos en la Ley Postal y no desarrollados hasta la fecha.

Entrando ya en las cuestiones sectoriales, en materia de carreteras, como ya hemos anunciado, por justicia con el resto de españoles y por una cuestión de igualdad y de equilibrio territorial, vamos a liberar los peajes de las autopistas cuya concesión acaba en esta Legislatura.

Para que no haya ninguna duda, me estoy refiriendo para concretar a:

- La AP-1 entre Burgos y Armiñón (30-11- 2018).
- La AP-7 entre Tarragona y Alicante y la AP-4 entre Sevilla y Cádiz que vencerán el 31-12-2019.

Es una cuestión de equidad y de justicia con los territorios que ya han pagado sobradamente estas infraestructuras que, en otros casos, han sido sufragadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Con este fin, en los próximos meses profundizaremos en las actuaciones complementarias que son necesarias para materializar el levantamiento de los peajes.

Asimismo, de todas ellas se realizará un Estudio sobre el Estado de la Infraestructura (Due Dilligence) para determinar las actuaciones que debe llevar a cabo la concesionaria para que el estado de conservación previo a su entrega sea el adecuado y se asumirá su conservación directamente por el Estado, como en el resto de la red (a través del correspondiente contrato de conservación integral y que, en el caso de la AP-41 estamos haciendo a contrarreloj).

Espero que sea una labor que continúen sucesivos Gobiernos y que se convierta en un elemento de consenso entre todas las fuerzas políticas.

Asimismo, queremos emprender un estudio sobre el modelo de red viaria que queremos tener en el futuro en nuestro país, porque:

- Como ya he dicho en otras ocasiones, el dejar de pagar peaje no significa que no paga nadie, sino que pagamos todos a través de los impuestos. Por ello, deberemos hacer una reflexión y sentar las bases para los costes de mantenimiento en el futuro.
- Deberíamos intentar guardar cierta coherencia entre lo que pasa en los diferentes territorios, pues es una realidad que la presencia de los peajes no es homogénea en todo el territorio español.
- Y, por otro lado, también tenemos que ver qué sucede con las “autopistas de peaje quebradas”, lo que haremos en todo caso en coordinación con los Ministerios de Hacienda y de Economía.

Asumir estas autopistas requiere revisar las nuevas necesidades que puedan requerir como consecuencia de los incrementos de tráfico, la conectividad con otras redes de carreteras o la conveniencia de algunas actuaciones previstas ahora que las autopistas serán de uso libre y, por tanto, puedan ser saturadas.

Para ello, nos dirigiremos a la Diputación Foral de Álava y a los gobiernos autonómicos, Junta de Castilla y León, Generalitat Valenciana, Generalitat de Catalunya y Junta de Andalucía, para abordar con ellos la nueva conformación de la red viaria tras la supresión de estos peajes.

Espero que este pueda ser otro de los puntos en los que hallar un consenso político asociado al anterior, es decir, consagrar la supresión de peajes según concluyen las concesiones ha de ir asociado al modo de conservar nuestras infraestructuras para garantizar su seguridad y sostenibilidad.

Por otro lado, continuaremos con el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras (PIC), concebido para, mediante la colaboración público-privada, obtener financiación del Banco Europeo de Inversiones y del ahorro privado para desarrollar infraestructuras en un momento en el que las disponibilidades presupuestarias son más limitadas que en épocas pasadas.

Como muestra de las certidumbres que queremos aportar a las empresas, asumimos sus planteamientos. Ahora bien, aquí también actuaremos con transparencia y con eficiencia en el gasto público.

La situación encontrada y las implicaciones que conllevará la supresión de peajes nos permitirá ajustar la programación al grado de madurez de la tramitación administrativa y a la mayor eficacia para la Red de Carreteras del Estado. Todo ello buscando objetivos similares de inversión a los inicialmente anunciados.

En todo caso, las actuaciones que se desarrollen con el modelo del PIC se conjugarán con la inversión ordinaria en carreteras del Ministerio de Fomento. La combinación de ambas herramientas, inversión directa y colaboración público-privada en el PIC, implicarán una programación coordinada de todas las actuaciones a desarrollar.

En los últimos años previos a la crisis se impulsó significativamente nuestra red de infraestructuras de alta capacidad, actividad que ha tenido un freno importante durante la crisis, algo que también se ha sentido notablemente en la conservación de nuestra red.

Consecuencia de lo que les he hablado en la fase de diagnóstico, se ha roto la máxima de la renovación de firmes cada ocho o diez años de vida útil, haciendo que muchos tramos de nuestra red requieran actuaciones urgentes que vamos a impulsar porque entendemos que esta es una de las principales demandas sociales.

En lo que respecta al sector ferroviario, comenzando por la planificación, queremos que España juegue un papel determinante en la conformación del espacio ferroviario único europeo. Ello nos obligará a impulsar decididamente una acción política conjunta con nuestros vecinos para garantizar que las infraestructuras que desarrolle cada Estado miembro conformen una auténtica red transeuropea, mediante sus oportunas conexiones.

Esas conexiones comunes no solo requieren el desarrollo de infraestructuras, sino que estas alcancen un grado de interoperabilidad adecuado que garantice un tráfico eficiente.

Para que todo el mundo lo entienda: queremos ser los principales impulsores de una red ferroviaria por la que los trenes puedan circular libremente sin ningún tipo de traba, ya sea técnica o administrativa.

Todo ello, sin olvidar nuestro compromiso con conexiones que aún demandamos, como las del corredor Mediterráneo desde Valencia a Madrid y a Zaragoza de cara a la aprobación del nuevo reglamento de corredores ferroviarios.

En este mismo sentido, jugar un papel activo en Europa nos obliga a ser ejemplares en el cumplimiento de sus directivas y las normas con que las trasponemos a nuestro ordenamiento jurídico.

Por este motivo, nos comprometemos a iniciar la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad.

Por otro lado, la planificación de ADIF para los próximos años está basada en su responsabilidad como servicio público y en la sostenibilidad de su actividad como administrador de infraestructuras, pasando así de un enfoque tradicional orientado casi exclusivamente hacia resultados económicos a un nuevo enfoque de triple cuenta de resultados en el que son igualmente relevantes los impactos económicos, sociales y ambientales de nuestra actividad. Por ello, Adif (y Adif Alta Velocidad) ha orientado su estrategia hacia la contribución de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

Esta decisión se encuentra alineada con el fuerte impulso que está dando el Gobierno al desarrollo sostenible y que se ha puesto de manifiesto con la creación de un Alto Comisionado para la Agenda 2030 como órgano dependiente de Presidencia del Gobierno este mes de junio de 2018.

Para poner en la práctica esta nueva orientación, Adif (y Adif Alta Velocidad) ha basado su estrategia en tres grandes pilares: seguridad, servicio y sostenibilidad:

- Seguridad, entendida no solo como seguridad en la circulación; sino también como protección y seguridad de personas e instalaciones, aprovechando toda la tecnología a nuestro alcance y teniendo en cuenta que Adif está considerado operador crítico.
- Servicio, con la apuesta por incrementar la cuota de transporte ferroviario, con el objetivo de alcanzar un incremento total de volumen de tráfico del 7% en toda la red ferroviaria para el año 2020 (respecto a 2017), lo que incluye un fuerte impulso al transporte de mercancías mediante un Plan de mercancías.

Para conseguir esta mejora en la cuota del transporte, es imprescindible crear una experiencia óptima para los usuarios con iniciativas como el Plan de Estación Inteligente e incrementar la oferta de infraestructuras

Y sostenibilidad, que requiere lograr un resultado de explotación equilibrado, así como contribuir a un transporte respetuoso con el medioambiente mediante un Plan Director de lucha contra el cambio climático que buscará la consecución de ambiciosos objetivos en materia de transición energética y descarbonización.

#### Cuarto paquete ferroviario

Hay que hacer una mención especial al proceso de adaptación del Cuarto Paquete Ferroviario.

Nuestro objetivo es culminar este proceso de adaptación, en especial en lo relativo a la garantía de la independencia del administrador de infraestructuras especialmente en sus funciones esenciales (asignación de capacidad y fijación de cánones), a la fijación y tramitación de cánones, a las condiciones de acceso y gestión en instalaciones de servicio y al proceso de adjudicación de capacidad.

Del mismo modo, impulsaremos el Plan de acción en materia de seguridad ferroviaria que está en marcha por parte de Renfe y de Adif con el impulso y coordinación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Por otro lado, somos conscientes de que en los últimos meses se han presentado Planes de Cercanías de diversos núcleos: Cataluña, Cantabria, Asturias, Comunidad Valenciana y Madrid.

Creemos que hay que seguir avanzando en esa línea, pero dando un carácter de unidad a los mismos e integrándolos, por lo que desarrollaremos un Plan nacional de cercanías de movilidad urbana en colaboración con todas las Administraciones.

Asimismo, con las miras puestas en la liberalización del mercado de viajeros por ferrocarril, una de nuestras prioridades será el garantizar que Renfe sea plenamente competitiva en el nuevo contexto.

Como decía al principio de la comparecencia, el reto fundamental que Renfe debe afrontar a corto / medio plazo es el de la liberalización de los servicios ferroviarios nacionales de viajeros a partir de diciembre de 2020 (de hecho, los eventuales competidores podrán solicitar “capacidad” para esa fecha, lo mismo que Renfe, a partir de enero de 2019), tal y como marcan las directivas europeas.

Para abordar este reto, Renfe, además de continuar mejorando su eficiencia como empresa y agilizar notablemente sus procesos internos, debe acometer dos tareas básicas:

- En primer lugar, dotarse de material rodante suficiente y aumentar su productividad.
- Y, en segundo lugar, desarrollar un producto propio para competir en los segmentos en los que se espera competencia

Respecto a la primera de estas cuestiones, desde Renfe se debe ultimar e impulsar el denominado Plan de Adquisición de Material, tanto en la parte que afecta a los Servicios Comerciales (Alta Velocidad, fundamentalmente), como en la que afecta a los Servicios OSP (Obligaciones de Servicio Público, sobre los que se volverá más adelante). Pero también debe acometer un paquete de medidas que permitan aumentar la productividad (utilización) de los trenes, lo cual exigirá inversiones en talleres e instalaciones de apoyo, tanto para mejorar las existentes como de nueva construcción.

Respecto a la segunda cuestión, la puesta en servicio del producto EVA (que debe prestar especial atención a la intermodalidad, a la movilidad de grupos, a la “facilidad” para viajar, a los clientes “nuevos”...), anunciado para el próximo año entre Barcelona y Madrid, debe tener continuidad para otras relaciones.

Naturalmente, la contrapartida de esta apertura del mercado nacional de viajeros debe ser la internacionalización de la empresa.

En el caso de las obligaciones de servicio público ferroviarias (servicios OSP), ultimaremos la tramitación y firmaremos el correspondiente contrato.

La fórmula que permite la normativa europea (y que es la que han adoptado otras administraciones ferroviarias) es la adjudicación directa a Renfe de la explotación de los servicios OSP por un plazo de 10 años, más 5 de prórroga si median inversiones que lo justifiquen. La renovación de buena parte del parque de trenes con el que se prestan y la continuidad de las mejoras en las estaciones que gestiona Renfe avalan la aplicación de esta fórmula.

No olvidemos –y quizás tendría que haber empezado por aquí–, que lo más importante para Renfe son las personas, los usuarios de sus servicios. Por eso, tenemos que hacer un mayor esfuerzo en orientarnos al cliente y en mejorar sus canales de información al ciudadano, conocer mejor sus necesidades concretas y proporcionarle la información de modo segmentado, lo que permitirá al viajero estar informado de la situación en las líneas ferroviarias que realmente le interesan. Para ello, la compañía se va a dotar de un sistema único en España, que cumpla esa función de servicio, a la vez que contribuye a dotar a Renfe de una imagen vanguardista, única en la gestión de redes sociales en nuestro país.

En cuanto al área de Mercancías (actividad que ya opera en competencia), el reto fundamental sigue siendo pasar de ser un mero “transportista” a un operador logístico con presencia internacional.



Este gran desafío no debe entenderse como un objetivo exclusivo para Renfe, sino que atañe a otros sectores (puertos, tejido industrial, etc.), que además debe redundar en el despegue del tráfico de mercancías por ferrocarril en nuestro país (con unas cuotas anormalmente bajas), con los beneficios añadidos que ello comporta (saturación de carreteras, accidentabilidad, medio ambiente...).

Por último, pero no menos importante, hay que hacer mención al gran reto que tiene por delante la empresa Renfe. Renfe debe acometer su “puesta al día” para el siglo XXI.

Nos estamos refiriendo no solo a la mejora de sus procesos internos a los que se aludía al principio, sino a su transformación digital, a la innovación, al cambio cultural hacia una empresa pública dinámica y moderna. Estas cuestiones son las que deben abordarse, fundamentalmente, desde el Plan Estratégico que debe elaborar Renfe con la vista puesta en 2020 (en el que también debe oírse a los sindicatos), fecha en que el sistema ferroviario que hemos conocido cambiará profundamente. La renovación obligada (por edad) de buena parte de la plantilla de la empresa, con unos itinerarios formativos adecuados, es una oportunidad de oro para esa “puesta al día”.

Por otro lado, los puertos españoles deben seguir trabajando en la mejora de su competitividad y accesibilidad, para favorecer a la economía productiva española y su capacidad exportadora por la vía de la reducción de los costes logísticos, y así reforzar su papel esencial en un sistema general de transportes sostenible e interoperable a nivel europeo.

Para conseguir estos objetivos, los puertos deben disponer de las mejores condiciones de conectividad marítima y terrestre, posibilitando el mayor desarrollo de la industria logística. El objetivo va a ser el de alcanzar en los próximos años un crecimiento sostenido del tráfico portuario con tasas anuales superiores al IPC.

Para ello, es necesario actuar en diferentes ámbitos:

- Desde el punto de vista de los costes, estudiaremos la posibilidad de seguir introduciendo medidas para reducir las tasas portuarias sin afectar a la financiación de nuevas infraestructuras tanto del lado mar como en lo referente a la conectividad terrestre.
- En lo que se refiere a la prestación de servicios en los puertos, fomentaremos la competencia y seguiremos eliminando rigideces en los modelos de pliegos de contratación.
- En el caso de la dotación de infraestructuras, se mantendrá una inversión pública sostenible, que favorezca el empleo y el desarrollo, y orientada a asegurar la mayor cohesión territorial, económica y social posible. Asimismo se orientará a la demanda, dirigiéndola a proyectos que no generen nueva capacidad al sistema, dada la capacidad ya instalada.

Por ejemplo, nos centraremos en las exigencias de megabuques o condiciones operativas. Y, por supuesto, impulsaremos las actuaciones a favor de la intermodalidad marítimo-ferroviaria. De igual modo, se seguirán fomentando los mecanismos de colaboración público-privada.

- Desde el punto de vista administrativo, se avanzará en la racionalización de los procedimientos.
- Asimismo, la innovación y los avances tecnológicos tomarán cada vez mayor peso.
- Por último, entre los aspectos regulatorios, habrá que culminar el Real Decreto en relación con la estiba, que actualmente está pendiente de informe del Consejo de Estado; así como adaptar la

legislación portuaria al Reglamento de la Unión Europea por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

Paso a continuación al modo aéreo. En el caso de Aena, somos plenamente conscientes de que en España contamos en el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros, con más de 315 millones de pasajeros en 2017.

Por ello, apostaremos por avanzar en el Plan Estratégico de Aena 2018-2021, que permitirá desarrollar las líneas de acción que den respuesta a los retos existentes, garantizando la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias para atender la demanda prevista y la calidad y seguridad en la prestación del servicio, desarrollando “ciudades aeroportuarias” y mejorando la diversificación geográfica, todo con responsabilidad ambiental con su entorno y liderazgo en la gestión.

Frente a los desafíos existentes, dentro de la estrategia de Aena para el futuro más inmediato, deben mencionarse los siguientes ejes clave de actuación:

- Ampliación y adecuación de la capacidad de los aeropuertos de la red, no solamente dentro del actual marco del primer Documento de Regulación Aeroportuaria DORA, sino también la programación y lanzamiento de proyectos para el periodo posterior.
- Mejora de los procesos aeroportuarios con el fin de ofrecer a pasajeros y líneas aéreas una mayor comodidad y calidad de servicio, mejorando su experiencia.
- Desarrollo de la innovación y nuevas tecnologías y soluciones digitales que integren todos los procesos aeroportuarios.
- Apuesta por la sostenibilidad medioambiental, priorizando aspectos como la reducción de huella de carbono, la minimización del impacto acústico, la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la biodiversidad.
- Impulso de la contribución a la comunidad, garantizando y promoviendo la inclusión social, el emprendimiento, el empleo y la integración del territorio con transparencia, comunicación y colaboración.
- Optimización del potencial comercial de los aeropuertos, con la doble finalidad de mejorar la experiencia del pasajero a su paso por el aeropuerto y mejorar la eficiencia económica de los mismos.
- Aprovechamiento de los suelos disponibles de los aeropuertos, para mejorar, de una forma integral, la oferta inmobiliaria y logística de los mismos. No se va a vender suelo, sino se trata de usar activos no utilizados a día de hoy, con el fin de generar riqueza y empleo para la comunidad.
- Atracción de tráfico internacional, preferentemente transoceánico de largo radio, que además de su importante contribución como generador de riqueza al entorno y a la región, permitirá diversificar riesgos en Aena (ante posibles descensos en mercados como el europeo, británico en particular), potenciando el turismo de alto nivel y la exportación de bienes y servicios.
- Además, la expansión internacional de Aena, que pasaría por la consolidación de sus actuales activos en el extranjero (Grupo Aeroportuario del Pacífico, Luton, Cartagena, Cali y Montego Bay), incluiría asimismo a medio / largo plazo la participación estratégica en nuevos activos aeroportuarios de interés estratégico / económico.

El fortalecimiento de la posición de Aena como líder global, limitaría su exposición al ciclo económico y los riesgos asociados al mismo, diversificando su actividad y aprovechando su excelente posición financiera, permitiéndole captar oportunidades de crecimiento, frente a otros operadores (competidores) globales. Además, serviría como motor de arrastre de otras industrias españolas, en el ámbito de la ingeniería, consultoría, construcción, equipamiento, etc.

En el caso de Enaire, las actuaciones se englobarán en su Plan Estratégico 2017-2020 (“Plan Vuelo 2020”) que está guiado por los objetivos de Seguridad, Capacidad, Sostenibilidad Medioambiental y Eficiencia para hacer frente con éxito a los retos de la navegación aérea española en los próximos años y, en concreto, a la construcción del Cielo Único Europeo. Enaire con 101 M€ presupuestados para 2019 realiza el esfuerzo inversor necesario para la innovación y modernización tecnológica de los sistemas de navegación de aérea y de control del tráfico aéreo.

Las actuaciones inversoras se centrarán en la evolución de los sistemas y la mejora en la eficiencia y la capacidad del espacio aéreo, garantizando la seguridad y calidad de los servicios, manteniendo los compromisos medioambientales.

De igual modo, Enaire en 2019 ha previsto una rebaja de la tarifa de ruta de un 12%, por lo que pasaría a posicionarse entre las más bajas de los principales proveedores europeos de navegación aérea y por lo tanto más competitiva. Esta bajada de tarifa ha sido posible gracias a la excelente evolución del tráfico y al esfuerzo que ha hecho Enaire desde el punto de vista de la eficiencia, lo que nos permite trasladar los beneficios a las aerolíneas y éstas, a su vez, a los pasajeros, haciendo más eficiente el sistema de control de tráfico aéreo en España.

Por último, como ya indiqué en el diagnóstico, las situaciones que hemos vivido en las últimas semanas tienen su origen, en buena parte, en las limitaciones de las ofertas de empleo público. Por ello, otra de nuestras medidas será la de impulsar la oferta de controladores aéreos.

En el ámbito del transporte, tal y como he manifestado ya en varias ocasiones, la cohesión territorial y el garantizar la movilidad de los ciudadanos va a ser una prioridad durante mi mandato.

En este contexto, las obligaciones de servicio público, las denominadas OSP, tienen un papel fundamental, ya que garantizan la prestación de servicios de transporte que las empresas no prestarían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.

En el ámbito ferroviario, los servicios declarados OSP incluyen las cercanías, los servicios prestados sobre la red de ancho métrico, los servicios de media distancia y los denominados Avant. Son servicios que utilizan anualmente más de más de 322 millones de viajeros y son por tanto esenciales para garantizar la movilidad de los ciudadanos y la conectividad de los territorios y para este Gobierno van a ser una prioridad.

El Ministerio de Fomento va a destinar en 2018 un total de 1.190 millones de euros a financiar el déficit de explotación de estos servicios.

Por ello, vamos a tramitar, por fin, el nuevo contrato de obligaciones de servicio público ferroviarias con Renfe, que permitirán el inicio de los nuevos servicios que había anunciado el anterior Ejecutivo, como los nuevos servicios entre Castellón y Vinaroz, por poner un ejemplo.

En cuanto a las obligaciones de servicio público en rutas aéreas, vamos a dar continuidad a las actuaciones que estaban en curso.

Como novedades, puedo anunciar que este mes de julio aprobaremos un acuerdo de consejo de Ministros en el que vamos a establecer unas nuevas condiciones para la obligación de servicio público en la ruta Menorca-Madrid, atendiendo a la petición que nos han hecho desde el Govern de les Illes Balears, para adecuar mejor estas obligaciones de servicio público a las necesidades de los ciudadanos. Estas nuevas condiciones se implantarán a partir de enero de 2019.

Por otra parte, y tal y como se ha aprobado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018, vamos a tramitar una obligación de servicio público aérea para los vuelos entre Melilla y determinados destinos de Andalucía.

En materia de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares, como saben, el primer compromiso que he asumido es impulsar todas las medidas viables para la implantación lo antes posible de la subvención del 75% para los billetes de transporte, ya me he referido a ello anteriormente así que no insisto más. Mañana el Consejo de Ministros aprobará su aplicación.

En este sentido, quedará concretado el mandato de la Ley de Presupuestos que establecía esta bonificación para Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Otro tema de gran relevancia social es el conflicto que ha surgido en los últimos años entre los taxis y las VTC.

El Ministerio de Fomento va a trabajar para buscar un marco equilibrado para una convivencia ordenada entre el taxi y las VTC, siempre cumpliendo la normativa de transportes.

La proporcionalidad entre las licencias de taxi y las autorizaciones de VTC es un requisito importante para esta convivencia y por ello el Grupo Socialista apoyó el Real Decreto-Ley del anterior Gobierno que elevaba a rango de ley el requisito de una autorización de VTC por cada 30 de taxi.

En todo caso, debo dejar claro que las autorizaciones VTC actualmente son competencia del Ministerio de Fomento, tienen ámbito de aplicación nacional, y las otorgan las Comunidades Autónomas por delegación del Estado. Como gestor público, el Ministerio de Fomento debe preservar las competencias que el ordenamiento jurídico le otorga. Otra cuestión es, y quiero manifestar mi disponibilidad para ello, abrir el debate de una posible transferencia de esta competencia a las comunidades autónomas. Para ello, debería existir un amplio consenso, ya que se trata de una cuestión que requeriría de una Ley Orgánica. En este sentido, invito a esta cámara a valorar esta posibilidad.

De cualquier modo, estoy convencido de que hay margen para favorecer esta convivencia ordenada, y que se pueden aplicar por los ayuntamientos mecanismos en este sentido y que estén en su ámbito competencial.

Para avanzar en ello, ya les anuncio que voy a convocar en las próximas semanas la Conferencia Nacional de Transporte con todas las Comunidades Autónomas, invitando a los principales ayuntamientos en los que existe cierto conflicto entre el taxi y las VTC.

Además, me reuniré con el sector para conocer de primera mano sus inquietudes y tratar de buscar entre todas las soluciones proporcionales y ajustadas al ordenamiento jurídico vigente, desde el diálogo y la coordinación entre administraciones.

Me voy a referir brevemente, por el impacto que tiene en nuestro transporte por carretera, a la normativa que se está negociando actualmente en el ámbito europeo, relativa al transporte por carretera, tanto al transporte de mercancías, como al transporte de viajeros.

En lo relativo al transporte de mercancías, tengo que decir que compartimos las 8 acciones incluidas en el texto de la Alianza por la Carretera firmado por los Ministros de 9 países europeos el pasado 31 de enero de 2017, en particular las que se refieren a la protección social y a la lucha contra el fraude.

Sin embargo, conscientes de nuestra posición periférica, no podemos compartir algunos de los principios que los países de la Alianza están manteniendo en la negociación del “paquete de movilidad”, por lo que pueden estar seguros de que vamos a defender las condiciones que benefician a nuestros transportistas.

De hecho, la próxima semana (el día 18) tengo prevista una reunión con los representantes del sector del transporte de mercancías, tanto de las grandes empresas como con los representantes de los pequeños transportistas, para escuchar sus preocupaciones y así iremos forjando las prioridades para España en los aspectos sociales del “paquete de movilidad”.

En lo relativo a la normativa europea que se encuentra actualmente en discusión relativa al transporte de viajeros por autobús, también defenderemos nuestro sistema concesional.

Como saben, el sistema español para el transporte de viajeros por carretera se basa en la concesión en exclusiva a empresas privadas de las rutas, previo proceso de licitación pública.

Las concesiones de competencia estatal no suponen ningún coste para el presupuesto público, es decir, no detraen recursos para otras necesidades del conjunto de los españoles.

El sistema, se basa en combinar en un mismo contrato tráficos rentables con otros que no lo son, de tal forma que la rentabilidad conseguida en la explotación de los primeros compense la falta de rentabilidad de los segundos.

Sin duda alguna, tenemos una de las redes más tupidas y eficientes de transportes de viajeros en autobús de toda Europa.

En este contexto, vamos a continuar con el proceso de renovación de estas concesiones.

Me gustaría en este punto referirme al trabajo realizado por la Sociedad Salvamento Marítimo, Sasemar.

Como saben, Salvamento Marítimo (SASEMAR), una sociedad que depende del Ministerio de Fomento, tiene entre sus misiones la protección de la vida humana en la mar, la lucha contra la contaminación y el control del tráfico marítimo. Actividades todas ellas esenciales.

En este sentido, me gustaría anunciar que este Gobierno tiene la intención de aprobar un nuevo Plan Nacional de Salvamento 2019-2021 que presentaré el próximo otoño, que asegurará las inversiones necesarias para el mantenimiento de estos servicios imprescindibles para la seguridad de nuestros mares. Pero, además, este plan se va a centrar de manera específica en la aplicación de nuevas tecnologías para dar el mejor servicio posible, por ejemplo, con la utilización de drones para las operaciones de búsqueda.

No quiero dejar este asunto sin señalar el esfuerzo de los trabajadores de Salvamento Marítimo en estos días debido al aumento de rescate de personas en el estrecho y por ello hemos incorporado nuevas tripulaciones con el objeto de evitar la sobrecarga de las actuales.

En siguiente bloque es el dedicado a la política de vivienda.

Como decía antes, vamos a reorientar la política de vivienda, acometiendo de forma urgente en el corto plazo aquellas medidas que están destinadas a paliar el incremento de precios del alquiler, algunas de las cuales fueron ya adelantadas por el Presidente del Gobierno en su comparecencia.

Las principales medidas y objetivos en materia de vivienda y alquiler son las dos siguientes:

En primer lugar, fortalecer la coordinación y dar al problema de la vivienda la importancia que tiene como política de Gobierno.

Como se puede apreciar a la vista de los datos principales del diagnóstico de la situación de la vivienda, tenemos por delante un reto de la máxima importancia en el que deben estar implicadas todas las Administraciones territoriales y, a nivel estatal, además del Ministerio de Fomento, con su estructura reforzada, deben participar y colaborar otros Departamentos Ministeriales especialmente vinculados a la vivienda, por lo que es necesario crear un foro que responda a la amplitud de la materia.

Para ello, hoy mismo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos va a acordar la creación de un Grupo de Trabajo Interministerial específicamente dirigido a desarrollar un conjunto de medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler. Este grupo de trabajo tendrá la labor prioritaria de detallar el diagnóstico y proponer las medidas a corto y medio largo plazo que permitan desarrollar en profundidad y con la solidez adecuada nuestra nueva política de vivienda.

Además, y en paralelo, se fortalecerán los mecanismos de coordinación con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales para facilitar el ejercicio de las competencias en materia de vivienda, ofrecer todo el apoyo e impulso institucional del Estado, y permitir así el pleno desarrollo de esta reorientación política.

En segundo lugar, debemos atender a las personas que más lo necesitan, con atención especial a los jóvenes.

Tenemos que poner el foco en las personas y en las familias que necesitan el particular apoyo del Estado para acceder a una vivienda digna, entre los que se encuentran los jóvenes, que necesitan una especial atención, diseñando un conjunto de medidas específicamente dirigidas a facilitar su acceso a la vivienda.

Después de este periodo de inactividad, es necesario recuperar el liderazgo del Estado en materia de vivienda, deben acometerse un conjunto de medidas que tendrán efectos en el corto plazo y otras medidas más estructurales que están encaminadas a reorientar el modelo de la política de vivienda, que tendrán efectos en el medio y largo plazo. Aunque el detalle de las medidas a adoptar debe ser el resultado de las propuestas generadas en el Grupo de Trabajo mencionado, y fruto de un diagnóstico minucioso que tenga en cuenta todos los puntos de vista y efectos, hay asuntos en los que tenemos claro que existe una necesidad acreditada, y el necesario consenso social como para poder adelantar medidas o líneas de trabajo.

Entre esas líneas de trabajo a corto plazo, están:

En primer lugar, mejorar el marco regulatorio del alquiler. Es necesario atender a la intensa demanda social y a los diferentes agentes y operadores económicos que reclaman revertir las consecuencias de la reforma liberalizadora del año 2013 en la Ley de Arrendamientos Urbanos, buscando el amplio acuerdo político y social en el que se fundamentó la Ley del año 1994. En particular, esperamos promover en el menor plazo posible en sede parlamentaria una modificación que aborde algunas reformas que permitan alcanzar el mayor equilibrio entre los derechos de las partes, arrendador y arrendatario; entre otras cuestiones:

- La duración de los contratos, ampliando los plazos de prórroga obligatoria y tácita de los contratos de arrendamiento, probablemente recuperando los plazos establecidos en la Ley de 1994 sobre la base del amplio consenso acerca de los negativos efectos de la reducción de los plazos operada en la Ley de 2013.
- En segundo lugar, abordar el régimen de garantías, con el objetivo de regular el importe de las garantías adicionales a las fianzas en los contratos de arrendamientos, estableciendo límites razonables con objeto de mejorar el acceso a la vivienda en alquiler, limitando las exigencias al arrendatario al suscribir el contrato del alquiler.
- Y, en tercer lugar, avanzar en la seguridad jurídica de estos contratos. Para ello, se establecerá que, en caso de transmisión de una vivienda arrendada, el nuevo propietario deba respetar el contrato de arrendamiento vigente, aunque éste no se halle inscrito en el Registro de la Propiedad, recuperando la estabilidad y certidumbre del arrendatario en el marco del contrato suscrito con el propietario de la vivienda.

La segunda línea de trabajo a corto plazo deben ser el diagnóstico y estudio del régimen fiscal en materia de vivienda. Teniendo en cuenta que el sistema fiscal es uno de los principales instrumentos de política económica y social, se entiende que es urgente la necesidad de orientarlo a la consecución de los principales objetivos en materia de vivienda. En particular, es importante avanzar en una reforma fiscal que contribuya a estimular la oferta de vivienda en alquiler, a la moderación de los precios o a la rehabilitación edificatoria.

Para ello, es necesario evaluar el efecto de los diferentes tributos que gravan estas actividades, con objeto de introducir las reformas más indicadas, poniendo siempre en el centro de estas políticas el objetivo de mejorar la situación de las personas y hogares más vulnerables y el de prestar una especial atención a los jóvenes. En este sentido, será particularmente oportuno el Grupo de Trabajo al que me refería anteriormente, en el que estarán representados todos los Departamentos con responsabilidades en estas materias, que exceden de las atribuidas al Ministerio de Fomento, como es el caso del sistema tributario.

La tercera línea de trabajo que deberá abordar ese grupo de trabajo será una mayor coordinación con los servicios sociales en los casos de desahucios. Para atender al drama que representa los desahucios en muchos hogares especialmente vulnerables, es preciso reforzar la coordinación entre los órganos judiciales y los servicios sociales competentes.

La cuarta línea de trabajo a corto plazo será la optimización del uso del parque de vivienda existente, para lo que parece inevitable acotar de forma precisa la definición de vivienda vacía y vivienda turística.

Especialmente en los entornos de mayor demanda social y en los que se está registrando un mayor incremento de los precios, es necesario garantizar que el parque de vivienda se destine mayoritariamente a satisfacer el derecho a la vivienda, salvaguardando su función social. Para ello, creemos que deben acometerse tareas pendientes como la definición de las viviendas vacías, las viviendas desocupadas con carácter permanente, estimulando su incorporación al mercado del alquiler a través de un amplio catálogo de medidas regulatorias y de carácter fiscal.

Del mismo modo, deben arbitrarse medidas para regular, en coordinación con el conjunto de Administraciones competentes, el fenómeno del alquiler turístico de vivienda, acotando las definiciones del arrendamiento de temporada de la Ley de Arrendamientos Urbanos y los términos de la remisión del alquiler turístico de vivienda a su normativa sectorial.

En este asunto hay Comunidades Autónomas y ayuntamientos que han avanzado algunas propuestas, pero consideramos que es el Estado el que debería tratar de armonizar y fijar criterio.

Y en esta línea prioritaria de buscar el incremento de la oferta de viviendas en alquiler a corto plazo, es imprescindible la búsqueda de acuerdos con la SAREB.

En un contexto como el de nuestro país en el que existe un grave déficit de vivienda social, es necesario dedicar el máximo esfuerzo a alcanzar desde el Estado un amplio acuerdo con la SAREB, para asegurar el máximo compromiso social de esta entidad en el ámbito de la vivienda, garantizando siempre el cumplimiento de sus objetivos y principios rectores.

Como les decía, el segundo bloque de medidas son las propuestas para el medio y largo plazo. La primera de ellas es la reorientación del Plan Estatal 2018-2021.

Se propone evaluar una posible mejora y reorientación del Plan Estatal 2018-2021 que se adapte a las nuevas directrices y refleje el impulso de la política de vivienda. Así, una vez finalizado el proceso de firma de convenios con todas las Comunidades Autónomas, se van a evaluar tres vías para proceder a la mejora y reorientación del Plan Estatal:

- En primer lugar, la mejora presupuestaria para los ejercicios 2019, 20 y 21.
- En segundo lugar, revisar los ocho programas de subvenciones. En particular, modificar el programa de ayudas a los jóvenes, mejorando sustancialmente las condiciones para acceder a las ayudas y orientándolo a satisfacer las necesidades reales de este sector de la población; y ajustar otros programas especialmente relevantes en la consecución de los objetivos ya señalados, como el fomento del parque de vivienda en alquiler.
- Y, en tercer lugar, estudiar posibles programas adicionales. Para ello, evaluaremos, en colaboración con las Comunidades Autónomas, la adecuación del actual catálogo de programas del Plan con objeto de identificar posibles ámbitos que requieran la creación de nuevos programas de ayuda.

La segunda de las medidas a medio/largo plazo será un Plan de 20.000 viviendas en alquiler a precios asequibles.

Para ello, impulsaremos la promoción de 20.000 viviendas en el plazo de cuatro/seis años, destinadas de forma indefinida al alquiler o la cesión en uso, con renta o precio limitado, en aquellos municipios y localizaciones, con demanda acreditada, en los que el precio del alquiler se está incrementando con mayor intensidad.

Se realizará en colaboración con las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, que identificarán y facilitarán los suelos más adecuados sobre los que realizar las promociones de viviendas, garantizando elevados estándares de sostenibilidad y eficiencia energética, contribuyendo el Estado a través de su impulso y apoyo financiero.



En tercer lugar, reforzaremos el papel de SEPES en la política de vivienda.

SEPES, la Entidad Pública Empresarial de Suelo, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento cuya misión es lograr el reequilibrio social y económico de todo el territorio español a través de la promoción, adquisición y preparación de suelo para asentamientos residenciales, industriales, terciarios y de servicios.

En esta nueva etapa va a fortalecerse el papel activo de SEPES en el ámbito de la promoción de suelo y edificaciones destinadas a vivienda social. En particular, es nuestra intención involucrar a esta empresa pública en el programa de promoción de las 20.000 viviendas mencionado anteriormente.

La cuarta y última medida será la mejora de la financiación a través del ICO. Con objeto de mejorar las vías de acceso al crédito para la promoción de vivienda en alquiler, deben explorarse fórmulas de colaboración con el ICO para crear líneas de financiación específicas para desarrollar esta actividad. Asimismo, es necesario fortalecer la colaboración en esta materia con el conjunto de las entidades financieras.

En definitiva, todo un conjunto de medidas a corto, medio y largo plazo que articularán el giro social en materia de vivienda del Gobierno.

Adicionalmente, no quiero olvidarme de otras medidas en materia de arquitectura, vivienda y suelo y políticas urbanas, que impulsaremos en la Legislatura, algunas de las cuales ya se iniciaron en los años precedentes.

Nuestra política en esta materia se inspirará en los principios de la reciente Declaración de Davos, que pone en valor la calidad del espacio construido como elemento central de las transformaciones urbanas. En definitiva, un planteamiento que está arraigado en la cultura y que es respetuoso con la memoria y el patrimonio, que fomenta activamente la cohesión social, que garantiza la sostenibilidad medioambiental, y que contribuye a la salud y al bienestar de todas las personas.

Para ello se desarrollarán, entre otras, las siguientes iniciativas:

- La aprobación e implementación de una Agenda Urbana para España que comparte los objetivos del desarrollo sostenible de la Agenda 2030 y que tiene como referentes las dos Agendas Urbanas internacionales: la de Naciones Unidas y la de la Unión Europea. Esta Agenda Urbana Española ya ha sido reconocida, de hecho, como una de las Políticas Palanca identificadas en el Plan de Acción de la Agenda 2030 que el Gobierno presentará ante Naciones Unidas el próximo 18 de julio en Nueva York.

La Agenda Urbana Española será un documento estratégico que buscará la sostenibilidad de las políticas urbanas en su triple dimensión: social, económica y medioambiental. La Agenda apuesta por un modelo urbano deseable con el que pueden identificarse todos los pueblos y ciudades, con independencia de su tamaño y situación, porque hasta los territorios predominantemente rurales tienen un papel fundamental en el desarrollo, y debemos trabajar con ellos para minimizar el riesgo de la despoblación y para reforzar sus vínculos con el medio urbano.

Queremos que esta Agenda sea la referencia para la asignación de los fondos de la Unión Europea orientados al desarrollo urbano.

- En el ámbito de la edificación, definiremos nuevas exigencias reglamentarias sobre eficiencia energética, que permitan un nuevo impulso hacia el cumplimiento de los objetivos climáticos planteados por la Unión Europea de reducción progresiva de las emisiones de gases de efecto

invernadero, y la transformación hacia una economía baja en carbono en 2050, objetivos en los que estamos profundamente comprometidos.

- Y trabajaremos en la mejora de las condiciones de habitabilidad y de protección de la salud en los edificios mediante la introducción de medidas reglamentarias, algunas inmediatas como la que acaba de lanzarse a información pública referente a las medidas de protección frente al gas radón.

Y va impulsar con la mayor prioridad el programa de ayudas para la conservación o enriquecimiento Pero como ya he avanzado, el Ministerio quiere ser responsable y ejemplar también con el patrimonio arquitectónico español, que como decía es parte de nuestra memoria y de nuestra historia. Para ello, va a aumentar la dotación presupuestaria del programa de rehabilitación arquitectónica, que cuenta con 83 proyectos en marcha en la actualidad, en los que el Ministerio de Fomento invertirá en los próximos años más de 120 millones de euros.

del Patrimonio Histórico Español, conocido como 1,5% cultural, cuya última convocatoria, publicada en junio, está dotada con 51 M€. Esperamos seguir publicando, anualmente, convocatorias con importes similares a ésta.

Estos programas se han convertido en nuestro país en una de las piedras angulares para la conservación de nuestro patrimonio, y en un ejemplo de colaboración entre administraciones y de impulso de la actividad económica, cultural y social.

Pero la calidad de los entornos construidos a los que me refería antes, no puede garantizarse sin la necesaria seguridad jurídica en los instrumentos de planeamiento urbanístico. Por eso, queremos impulsar definitivamente el anteproyecto de Ley de medidas administrativas y procesales para reforzar la seguridad jurídica en el ámbito de la ordenación territorial y urbanística, que tiene por objetivo minimizar las consecuencias de la declaración de la nulidad radical de los instrumentos urbanísticos, dando así respuesta a las necesidades de los Ayuntamientos de toda España y a las reivindicaciones de muchas Comunidades Autónomas, que se enfrentan con demasiada frecuencia a una situación que supone un importante perjuicio para los intereses públicos y privados.

Quiero terminar este bloque de vivienda, arquitectura y políticas urbanas, poniendo de relieve la excelencia de la arquitectura española, a veces más reconocida y alabada fuera de nuestras fronteras que en nuestro país.

Más que nunca, queremos poner en valor este activo de la marca España mediante el programa de promoción y difusión de la arquitectura española que lidera el Ministerio, para potenciarla como referente internacional de una arquitectura contemporánea que sabe combinar la identidad cultural, histórica y artística de su patrimonio, con la innovación y la modernidad.

Coordinar una red de centros e instituciones que participen de esta iniciativa, y potenciar su presencia en internet, serán los ejes sobre los que vamos a poner todo nuestro esfuerzo y empeño.

Concluyo ya, Señorías, no sin antes volver a enumerar los grandes objetivos que nos hemos marcado para alcanzar una política moderna en materia de infraestructuras, transporte y vivienda, en los que se enmarcan todas las actuaciones concretas que les acabo de detallar:

- La reorientación del sistema de transporte.
- El diálogo y el consenso.

- El acceso social a la vivienda.
- Y, para finalizar, la transparencia, la digitalización, la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas, así como el realismo de las inversiones en infraestructuras.

A partir de este momento quedo a disposición de sus Señorías para que planteen aquellas cuestiones que consideren oportunas, que intentaré responder debidamente en el turno de réplica.