

Comparecencia del Ministro de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana a petición propia:

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

**Comisión de Transportes, Movilidad y
Agenda Urbana del Congreso, 26/02/2020**

INTERVENCIÓN INICIAL

ÍNDICE

1. Introducción.....	3
2. Recordatorio de la situación en 2018.....	6
3. Balance 2018-2019	8
4. Referencia al Discurso de Investidura y a la Declaración de Emergencia Climática.....	13
5. Nueva orientación del Ministerio	15
6. Agenda Urbana y Vivienda	16
6.1. Desarrollo territorial y urbano sostenible. Agenda Urbana Española	16
6.2. Acceso social y Ley de Vivienda. Colaboración público-privada. Medidas para la movilización del suelo y dinamizar la oferta de vivienda en alquiler.....	20
6.3. Otras cuestiones	23
7. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada	24
7.1. Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano y Pacto de Estado.....	26
7.2. Desarrollo de los instrumentos de planificación en los distintos modos de transporte.....	27
7.3. Proceso de liberalización ferroviaria.....	29
7.4. Plan de Cercanías 2020-2025	29
7.5. Adaptación a la nueva regulación del paquete de movilidad de la UE.....	30
7.6. Informe de seguridad	31
7.7. Anteproyecto de Ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes.....	32
7.8. Movilidad de bajas emisiones	32
7.9. Transparencia y digitalización. Plan de transformación digital	33
7.10. Carreteras	34

7.10.1. Conservación. Seguridad y mantenimiento	35
7.10.2. Colaboración público-privada.....	35
7.11. Infraestructuras ferroviarias (ADIF).....	36
7.11.1. Seguridad. Importancia del mantenimiento.....	36
7.11.2. Accesibilidad de estaciones.....	37
7.11.3. Mercancías. Corredores ferroviarios. Autopistas ferroviarias	37
7.11.4. Cuestiones organizativas.....	38
7.12. Servicios ferroviarios (Renfe)	39
7.12.1. Plan Estratégico.....	39
7.12.2. Renovación del material rodante.....	40
7.12.3. Avlo.....	40
7.12.4. Nueva página web	41
7.13. Puertos.....	41
7.13.1. Mejoras normativas.....	41
7.13.2. Puertos 4.0.....	42
7.13.3. Mejora de la conectividad	43
7.13.4. Salvamento marítimo.....	43
7.14. Aeropuertos (Aena).....	44
7.14.1. Sostenibilidad.....	44
7.14.2. Innovación. Aeropuerto Aena 4.0	45
7.15. Navegación aérea (Enaire)	46
8. Otras medidas transversales.....	48
8.1. Régimen postal.....	48
8.2. Instituto Geográfico Nacional.....	49
9. Conclusión.....	49

Comparecencia del Ministro de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana a petición propia:

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

**Comisión de Transportes, Movilidad y
Agenda Urbana del Congreso, 26/02/2020**

INTERVENCIÓN INICIAL

Muchas gracias, señor Presidente. Señorías:

1. INTRODUCCIÓN

Comparezco ante esta **Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso** para informar sobre las **líneas generales de la política del Departamento**. Lo hago a **petición propia** y también de los **Grupos Parlamentarios Popular, Vox, Republicano y Ciudadanos**.

Como Sus Señorías conocen, tenemos la responsabilidad de **dos grandes áreas políticas: la movilidad y la vivienda**, con un **importante peso económico y social**:

- El **valor añadido bruto** de las actividades asociadas representa algo **más del 20% del PIB español**.

- Somos responsables de alrededor del **80% de la inversión pública en obra civil** del Estado.
- El **42% del gasto de las familias españolas** se destina, precisamente, a **vivienda** y a **transporte**.
- Más del **50% del consumo de energía final** en España procede del **transporte** o la **edificación**.
- Y a todo ello hay que añadir que somos un **Ministerio claramente transversal**, que incide en no pocos sectores, por ejemplo: en el **turismo**, el sector **exterior**, el **industrial** o la **seguridad vial**.

Pero, sobre todo, tiene **gran trascendencia** en la **lucha contra el cambio climático**, la **cohesión social** y el **incremento de la productividad de la economía**.

Al hablar de la **movilidad en España**, cabe distinguir **dos ámbitos fundamentales**: la **movilidad urbana y metropolitana**, y la **movilidad interurbana**.

Además, dentro de la **movilidad interurbana**, cabe considerar de manera específica la **movilidad rural**. Si bien se trata de una **competencia de las Comunidades Autónomas**, estamos dispuestos a **trabajar** para, entre todos, **poder mejorar las soluciones de movilidad de la manera más eficiente**.

En la **movilidad cotidiana** que se desarrolla en nuestras ciudades, la que llevan a cabo diariamente todos los españoles para ir al **trabajo**, por **estudios** o por motivos de **ocio**, **cada ciudadano** efectúa de **media** unos **2 o 3 viajes al día**. La **mayoría** de estos viajes se llevan a cabo a **pie** -o en **bicicleta**- o en **vehículo privado**, si bien el **transporte público** también tiene una **cuota de participación relevante** en las ciudades españolas y constituye la espina dorsal de la movilidad y un importante elemento de cohesión social.

Y, en el ámbito de la **movilidad interurbana** –clave para la **cohesión territorial del país** y para el **desarrollo de la industria del turismo**–, los **viajes** son **menos frecuentes** pero de **mayor distancia**. Cada ciudadano español lleva a cabo, de **media**, entre **1,6 y 2,1 viajes interprovinciales al mes**, con una **distancia media** algo superior a los **200 km**.

Dentro del ámbito de la **movilidad interprovincial**, cada día en España se producen más de **2 millones de viajes interprovinciales de más de 50 km**, con más de **4 millones de viajes interprovinciales** en los **días punta de verano**.

Como dije el día de la toma de posesión, difícilmente podremos tener **éxito en la reorientación social, ambiental y modernizadora de España** si no acertamos en la **reorientación de las políticas de este Departamento**.

2. RECORDATORIO DE LA SITUACIÓN EN 2018

Cuando llegamos al Gobierno nos encontramos con **grandes retos pendientes** en el entonces Ministerio de Fomento:

- **Importantes carencias en materia de planificación:** de manera generalizada, **desfases** entre los **importes presupuestados y ejecutados; compromisos inviables; falta de priorización;** y un considerable **retraso en el desarrollo de las redes Transeuropeas.**
- En **carreteras**, la **conservación** tenía unos **presupuestos cada vez más mermados;** no había una política clara para las **autopistas**, ni para aquellas cuyo **periodo concesional estaba próximo a su finalización** ni para las **“radiales”**, que se pretendían volver a licitar; y se había lanzado un **Plan Extraordinario de Inversiones**, el **PIC**, que **chocaba** con la **Ley de Contratos** y el **grado de madurez real de las actuaciones** que se pretendían incluir en el mismo.
- En **ferrocarriles**, se habían generado **falsas expectativas** en relación con la **puesta en servicio** de las actuaciones de **alta velocidad;** además, se habían **abandonado las inversiones en ferrocarril convencional y material móvil**, con lo que ello supone para la prestación de los servicios, especialmente de **Cercanías;** y **no se había dado el impulso necesario para abordar la liberalización** del sector en el caso del transporte de viajeros.

- En **puertos**, faltaba una **visión estratégica** sobre la **intermodalidad** y la **reducción de los gases de efecto invernadero**; era preciso **impulsar el diálogo con los sectores**; y los **trabajadores** del sistema portuario habían sido los **olvidados** en los años anteriores.
- En el **sector aéreo**, en el caso del **control aéreo**, la **congelación en la oferta de empleo público** durante varios años derivó en **situaciones de complicada gestión**, incluyendo amenazas de huelga.
- En materia de **transportes**, **no se habían puesto en marcha** los nuevos **servicios ferroviarios** declarados **obligaciones de servicio público**; ni **tampoco estaba solucionada** la materialización del **incremento** hasta el **75%** del porcentaje de la **subvención** en los billetes de **transporte aéreo y marítimo** de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional porque, **además de no haber soporte normativo, tampoco había soporte presupuestario**.
- Y, por último, la política de **vivienda** era una **asignatura pendiente**, donde prácticamente **se había perdido una década**. Como consecuencia de ello, se había producido una **descapitalización del stock de viviendas sociales** a precio asequible, llevándonos a ser uno de los países de la **UE** con **menos proporción** de dichas viviendas, tan solo el **2,5%** del total; así como un **retroceso de los derechos de los inquilinos**, un **aumento del precio** de los alquileres y el **incremento de los lanzamientos**.

La **ausencia de políticas activas**, la **desprotección de los ciudadanos** en momento de **crisis económica**, unido a **actitudes poco responsables con el exiguo parque público de vivienda existente** en algunos territorios, propiciaron una situación de **crisis del acceso a la vivienda**. Esta realidad, se hizo especialmente dramática para los **jóvenes** y los **sectores más vulnerables**, que se han visto **desplazados de la compra de vivienda a un alquiler a precios inasequibles en algunas ciudades y territorios**.

3. BALANCE 2018-2019

Como contrapunto a esta situación, en los algo menos de **dos años precedentes** hemos trabajado intensamente, en un **contexto nada fácil**, para **reorientar la política de transportes y de vivienda**.

Y, fruto de ese trabajo, hemos alcanzado **importantes resultados**:

- En primer lugar, en materia de **planificación**, hemos **sentado las bases** para los **instrumentos** sobre los que, como contaré más adelante, se articulará la **nueva Legislatura**. Se trata de la **Agenda Urbana** y la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada**.

- Por otro lado, hemos materializado nuestra **apuesta por la movilidad como derecho**, pensando que **el gran objetivo es el usuario, asegurando las inversiones** necesarias para el **mantenimiento** del sistema en su conjunto con **altos estándares de calidad**, recuperando los **mejores niveles de servicio** para poder ofertar a nuestros usuarios la **fiabilidad, frecuencia y puntualidad** que demandan. En este sentido:
 - **Liberamos los peajes de las autopistas cuyos contratos concesionales finalizaron:** la **AP-1** entre Burgos y Armiñón, la **AP-4** entre Sevilla y Cádiz y la **AP-7** entre Tarragona y Alicante.
 - **Formalizamos el contrato de Obligaciones de Servicio Público Ferroviario**, lo que también ha posibilitado la puesta en marcha del **plan de renovación del material rodante** del Grupo Renfe.
 - Hemos **impulsado** las actuaciones en materia de **carreteras**, con cerca de **200 nuevos km en servicio**, entre ellas algunas tan esperadas como la **variante de Vallirana**.

- En **ferrocarriles**, hemos **reorientado las inversiones ferroviarias** hacia la **conservación** y las **cercanías**. Asimismo, hemos **promovido los corredores ferroviarios**, las **mejoras en el servicio** y de la **red convencional**. En particular, hemos puesto **en servicio la Variante de Camarillas**, el **AVE a Granada**, el **ERTMS** en la línea **Valladolid – León**, hemos **recuperado el servicio ferroviario entre L’Alcúdia y Moixent**, la **renovación del túnel de Recoletos** en Madrid y el tramo del Corredor Mediterráneo entre **Variante de Vandellòs y Tarragona**.
- Asimismo, hemos puesto en marcha la **liberalización del transporte ferroviario de viajeros**.
- Y hemos hecho posible el **incremento de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo** de los **territorios no peninsulares** con el resto del territorio nacional.
- Otro importante aspecto es el de la **seguridad** pues, aunque tenemos el **convencimiento de que las infraestructuras son seguras**, también debemos ser **críticos para su mejora**. En este caso, presentamos un exhaustivo **informe en materia de seguridad**, con cerca de 60 iniciativas concretas.

En el caso concreto de las **carreteras**, hemos realizado **numerosas actuaciones de conservación; rebajado los peajes** en las autopistas “radiales” que han pasado al Estado; e implantado **bonificaciones a vehículos pesados en autopistas**. Igualmente estamos impulsando la **adaptación de los túneles viarios** que pertenecen a la **Red Transeuropea** a la **Directiva de seguridad en túneles**.

- Asimismo, hemos dado a la **vivienda** la **prioridad** que merece, **favoreciendo el acceso social** a la misma, y creando el marco imprescindible para mejorar la calidad de nuestras ciudades y hogares, lo que se ha concretado en:
 - La **instrumentación y ejecución** de los **programas de ayudas** previstos en el **Plan Estatal** a través de la suscripción de **Convenios** con las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.
 - La **aprobación de la Agenda Urbana Española**, como documento estratégico, que busca la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano con un decálogo de **10 objetivos estratégicos amplios y ambiciosos, y que ahora hay que poner en práctica**.
 - Las reformas recogidas en el **Real Decreto Ley de medidas urgentes** para mejorar el acceso a la vivienda y favorecer el alquiler asequible, que han reequilibrado los derechos del inquilino y el propietario.

Introdujo más de **20 medidas** que dan **mayor seguridad y garantías a los inquilinos**, que **amplía la duración de los contratos existentes** y establece un **tope máximo de incremento de la renta conforme al IPC**.

Aunque no llega al año desde su aprobación, ya estamos viendo sus **primeros efectos** en la **caída del número de lanzamientos** y de la **desaceleración en el precio de los alquileres**.

- El diseño de un **plan de medidas para impulsar la oferta de vivienda en alquiler social o asequible**, que desarrollaremos en esta legislatura, y en el que tiene un papel destacado el **Plan 20.000**.
- Y la mejora de la **regulación técnica de la edificación** en materias tan importantes como la eficiencia energética.
- Por otra parte, el Gobierno ha **culminado la regulación del régimen jurídico de la estiba**, en aras de **facilitar la transformación del sector**, garantizando al mismo tiempo **los derechos de los trabajadores**.

- Y también hemos aprobado una **regulación del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) para garantizar el adecuado equilibrio de la oferta y demanda de servicios de transporte urbano en vehículos de turismo**, permitiendo a las Comunidades Autónomas y, en su caso, a los Ayuntamientos, gestionar de forma adecuada la movilidad interior de los viajeros dentro de su territorio y controlar de forma más efectiva las condiciones de prestación de los servicios en atención a las circunstancias de su territorio.
- Para cerrar este breve balance me gustaría indicar, por último, que, con carácter general, hemos dado un **impulso a las inversiones**, cerrando el ejercicio **2019** con un **incremento de más del 80%** tanto en **licitaciones** como en **adjudicaciones** de proyectos de inversión.

4. REFERENCIA AL DISCURSO DE INVESTIDURA Y A LA DECLARACIÓN DE EMERGENCIA CLIMÁTICA

Para la **Legislatura** que comienza, el **Presidente del Gobierno** nos marcó las siguientes **cinco grandes transformaciones** que debe encarar **España** desde el nuevo **Gobierno de coalición**:

1. **Robustecer nuestra economía** adaptándola a la **revolución científica y tecnológica** y generando **empleo de calidad**.

2. Propiciar la **cohesión territorial** de nuestro país en base al **entendimiento** y el **equilibrio territorial**.
3. **Promover la justicia social** y amparar a nuestros compatriotas dotados de menos recursos.
4. **Encarar la emergencia climática**, tal y como declaramos el pasado 21 de enero, y llevar a cabo la **transición ecológica justa de nuestra economía**.
5. Y, por último, pero no menos importante, **alcanzar la plena igualdad real** de la mujer y de todas las personas que aún hoy soportan cualquier tipo de discriminación en sus vidas.

Como **consecuencia** de esta **reorientación**, en su **Discurso de Inversión**, el Presidente nos marcó de manera concreta las **dos grandes cuestiones** sobre las que debemos trabajar en este Departamento:

- Por un lado, la **movilidad sostenible**.
- Y, por otro, la **vivienda**.

Para lograr los objetivos anteriores, es fundamental **reorientar la política de infraestructuras del transporte hacia la movilidad sostenible** y poner en marcha una **política de vivienda ambiciosa**, con una **mayor escala y sostenible en el tiempo**.

Y de ahí que la **nueva denominación** del **Ministerio de Fomento** pase a ser la de **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, porque **refleja de mejor manera las prioridades** que nos hemos marcado como Gobierno.

5. NUEVA ORIENTACIÓN DEL MINISTERIO

Hasta ahora, a este Departamento se le ha asociado, tradicionalmente, como un **Ministerio constructor de infraestructuras**, ligado a su carácter **dinamizador de la economía** y a su **repercusión territorial**, más que como a un **proveedor de políticas públicas para el día a día de los ciudadanos**.

Este enfoque tenía sentido hace un siglo o hace unas décadas, pero **hoy no refleja bien nuestra misión**.

La **nueva denominación** del Ministerio nos **homologa** con los **países de nuestro entorno** y **simboliza esta nueva orientación**, más **contemporánea** y ajustada a los **retos del momento**.

Ello implica **poner al usuario en el centro de la política de infraestructuras del transporte** y, por consiguiente, es necesario implica **priorizar las Cercanías, la intermodalidad y la innovación tecnológica**, entre otras cosas. Inversión sí, toda la que sea posible, pero **inversión social y medioambientalmente sostenible**.

Este Ministerio seguirá siendo, también, el **Ministerio de la inversión territorial**, pero con un **enfoque más orientado a las necesidades reales de las personas y del sector productivo**.

Como muestra de los nuevos tiempos, el Mitma va a ser el **Punto de Acceso Nacional a los servicios de información sobre todos los desplazamientos multimodales de viajeros disponibles en España**, conforme a las especificaciones europeas para asegurar la disponibilidad y fiabilidad de estos servicios de información. Esto obliga a autoridades, operadores, gestores y proveedores de servicios de transporte a suministrar su propia información.

Estos servicios de información serán **accesibles a cualquier interesado dentro del portal informático** que ya estamos elaborando a tal fin. Además, **seguiremos ofreciendo de forma libre y abierta todos los datos sobre la movilidad en España que vayamos actualizando**.

6. AGENDA URBANA Y VIVIENDA

6.1. Desarrollo territorial y urbano sostenible. Agenda Urbana Española

En particular, **no podemos hablar de transportes sin tener una idea de ciudad compacta, humanizada, que minimice las necesidades de movilidad**.

Por ello, **uno de los dos grandes instrumentos** que estructurará la gestión del Departamento será, como les decía al comienzo de la intervención, la **Agenda Urbana**, en torno a la que se articularán todas las políticas en materia de **vivienda**. Es el documento estratégico que recoge la **visión más actual** de las **ciudades** y de los **espacios urbanos**, de acuerdo con los criterios de la **Agenda 2030**.

Las **palancas** que determinarán un **mayor bienestar** en nuestras **ciudades** están muy ligadas a vectores como la **movilidad**, la **rehabilitación y regeneración urbana**, el que el **precio de la vivienda** sea asequible y la **economía urbana**.

El **modelo territorial y urbano** por el que apuesta la Agenda se inspira en el **principio del desarrollo territorial y urbano sostenible** que establece la **legislación estatal sobre suelo y rehabilitación urbana**. Se trata de un principio necesario para la esperada **transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades**. Los **objetivos y principios** que constituyen la apuesta de la Agenda Urbana Española son:

1. **Ordenar el territorio** y hacer un **uso racional del suelo**, conservarlo y protegerlo.
2. **Evitar la dispersión urbana**, apostar por la **ciudad compacta** y **revitalizar la ciudad** existente. Esto es, **potenciar el modelo urbano español**, con **comercios en los barrios** y con **barrios transitables**, en **oposición al anglosajón** que **hemos importado y no nos define**.
3. **Garantizar el acceso a la Vivienda**.

4. **Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia.**
5. Hacer una **gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.**
6. **Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.**
7. Fomentar la **cohesión social** y buscar la **equidad.**
8. Impulsar y favorecer la **Economía Urbana.**
9. Liderar y fomentar la **innovación digital.**
10. Mejorar los **instrumentos de intervención y la gobernanza.**

Así, vamos a **impulsar su implementación** efectiva a **nivel municipal**, que es el más relevante, y visibilizaremos la **metodología y forma de realizarla** para todas las **administraciones locales** que quieran comprometerse con el plan de acción de la **Agenda Urbana Española**. Queremos ser el **“Ministerio de las Ciudades”**.

En este sentido, seguiremos avanzando en materia de **colaboración y cooperación** por parte del **Estado** con las **Administraciones territoriales** que ejercen las competencias en estas materias: Comunidades Autónomas y Entidades Locales, dando la relevancia que merece a las **Comisiones Multilaterales y Conferencias Sectoriales**.

Un ejemplo de esto es el acuerdo para la **creación del Foro Ciudades** con la **FEMP** la **semana pasada**, con el objetivo de **reforzar la relación bilateral** con los municipios en materia de Agenda Urbana, que permitirá poner en común la implementación de las Agendas Urbanas Locales y ser un lugar de encuentro donde compartir criterios y experiencias. Por eso, **nos haremos cargo desde el Mitma de las subvenciones tanto para movilidad como para el desarrollo urbano sostenible que actualmente tramita el Ministerio de Hacienda.**

Y ejerceremos el liderazgo con **estrategias globales** que tengan un **impacto en el territorio y en las ciudades**, situando al sector en la **vanguardia** de las **energías renovables** y la **eficiencia energética y la sostenibilidad**. Se trata de poner en práctica el **Plan de Acción de la Agenda Urbana Española** que desarrollará medidas concretas para conseguir los objetivos marcados.

Para impulsar este Plan de Acción, será necesario desarrollar **iniciativas** que den **agilidad y seguridad jurídica a la gestión urbanística**, para intentar, por ejemplo, **simplificar y reducir los tiempos de tramitación de planeamientos urbanísticos y licencias de obra**, o **impulsar la digitalización en esta materia** con el objetivo de **favorecer la transparencia y la eficacia** en la gestión pública.

6.2. Acceso social y Ley de Vivienda. Colaboración público-privada. Medidas para la movilización del suelo y dinamizar la oferta de vivienda en alquiler

Vamos a plantear una **política de vivienda ambiciosa**, a una **escala mayor y sostenible en el tiempo** para **recuperar lo antes posible el tiempo perdido**. Esta nueva política de vivienda tiene que **cimentarse** sobre un **conjunto de medidas**, además del control de precios, **en las que estamos trabajando**.

Vamos a reorientar los programas de ayudas del Plan Estatal de Vivienda. Vamos a **desarrollar dos Planes Estatales diferenciados** que, en ambos casos, recojan medidas de diferente alcance y con un marcado carácter social:

- Un **Plan de Rehabilitación**, para **promover la rehabilitación edificatoria**, así como **actuaciones de regeneración y renovación urbana y rural**, que sirva además como palanca para la creación de empleo.
- Y otro **Plan de Acceso a la Vivienda**, para **promover el alquiler**, la **promoción de vivienda asequible en alquiler social** y el fomento y mantenimiento del **parque público de vivienda**.

A estos Planes se sumará el impulso de acciones para favorecer la oferta de vivienda en alquiler asequible, como será el desarrollo del **Plan 20.000 viviendas**, buscando **fórmulas de colaboración público-privadas**, mediante modelos de derechos de superficie o concesiones administrativas que fomenten la oferta de vivienda en asequible, y movilizándolo **suelo público** empezando con los Departamentos y organismos públicos de la Administración General del Estado.

En relación con los **derechos**, por primera vez en la historia democrática de España, estamos trabajando en una **Ley de Vivienda estatal** que **vamos a presentar este año** y que contribuya a **garantizar la igualdad de todos los españoles** en su derecho a **acceder a una vivienda digna y adecuada**.

El objetivo es regular aspectos tales como la **provisión de viviendas** por parte de los poderes públicos como un servicio público de interés general, el **blindaje de la función social** que debe cumplir la vivienda o establecer mecanismos para **impedir la enajenación de los parques públicos de vivienda**, evitando prácticas del pasado que no podemos permitirnos que vuelvan a repetirse.

En esta misma dirección, vamos a **desarrollar actuaciones para obtener más información acerca del mercado de la vivienda en alquiler y de las características de la demanda**, para dotar de **transparencia a este mercado**.

Con tal fin, vamos a presentar a **finales del mes de marzo** los **resultados del Sistema estatal de índices de referencia del precio del alquiler de vivienda**, previsto en el Real Decreto-ley 7/2019, en el que hemos estado trabajando en los últimos meses a través de un **Grupo de Trabajo** coordinado por el entonces Ministerio de Fomento.

También vamos a desarrollar **líneas de trabajo** para establecer **nuevas herramientas** con objeto de **ofrecer más datos sobre el alquiler** que permitan un **seguimiento más preciso y actual del mercado**, sobre la base de la **mejora y digitalización de los procesos y de la información disponible** por parte de los diferentes agentes e instituciones, siendo esencial la colaboración entre los diferentes niveles de la Administración.

El derecho a una vivienda digna es un derecho nuclear del que se deriva el disfrute de otros derechos básicos.

Lo grave es que un derecho crucial se haya gestionado como un bien de mercado hasta convertirse en un problema transversal, un problema social, cuya prevalencia amenaza los proyectos vitales de **decenas de miles de jóvenes que no pueden independizarse ni formar una familia**.

El Real Decreto de medidas urgentes de 2019 revirtió la reforma de 2013 que disparó los precios de alquiler y está permitiendo estabilizar el mercado del alquiler, limitar las subidas de precios y reducir los lanzamientos.

No pienso mirar hacia otro lado. No voy a estar ausente en la protección del derecho a la vivienda. Mi responsabilidad es mirar a los jóvenes de cara y decirles que tengan esperanza porque este Gobierno no les da la espalda.

Un problema social extraordinario requiere administraciones audaces que tomen medidas igualmente excepcionales.

Por ello les anuncio, que antes del verano traeré a esta cámara una iniciativa para permitir el control de precios del alquiler en aquellas zonas que hayan experimentado subidas desorbitadas.

Vamos a plantear esta medida tras oír a todos los agentes, organizaciones sociales, administraciones públicas y al sector privado.

Se trata de una medida oportuna, ponderada, tasada, y proporcional en la que creo y que defiendo porque, como ministro y como político, debo defender los derechos sociales que garantiza la Constitución.

6.3. Otras cuestiones

Por último, para cerrar este bloque de la intervención, este planteamiento estratégico hace pertinente la elaboración de una **ley de arquitectura y calidad en el entorno construido**, que elevará a rango legal la calidad de nuestros edificios y nuestras ciudades como base de la convivencia y de mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos.

Sobre la base de esta iniciativa legislativa, impulsaremos con mayor ambición el **fomento y promoción de la Arquitectura, el Urbanismo y la calidad del entorno construido, poniendo en marcha un Museo Nacional** para la promoción y difusión de la Arquitectura y Urbanismo español que vele por esos principios.

7. ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA

El **segundo instrumento** que nos permitirá articular la política del Departamento será el que hemos denominado como **“Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada”**.

La **Estrategia** será el **marco general** para hacer avanzar las políticas de movilidad en la línea de reorientación que antes indicaba.

La Estrategia parte de una **concepción de la movilidad** como un **derecho de los ciudadanos** y un **elemento de cohesión social**, de **crecimiento económico** y de **competitividad**, y con **principios claros** entre los que destaco tres:

1. Concebir **la movilidad como una herramienta de la política económica general**, ya que debe contribuir al crecimiento de la productividad, a la descarbonización y a la cohesión social.

2. **Actualizar y reorientar las prioridades de inversión pública** en materia de infraestructuras, priorizando seguridad, conservación, movilidad cotidiana, intermodalidad e introducción de tecnología y digitalización para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.
3. **Incluir principios de transición justa:** ni colectivos, ni sectores productivos y territorios pueden quedarse atrás.

Los objetivos de la Estrategia se **complementarán** con otras **cuestiones transversales** tales como la necesidad de gestionar la creciente **despoblación del mundo rural**, el fomento del **turismo sostenible** y el necesario **impulso de una industria española asociada a la movilidad descarbonizada**.

Las **políticas de Movilidad** tienen un **carácter transversal**, ya que todas las **administraciones territoriales** (Administración del Estado, Administración autonómica, Administración local) **tienen competencias** en materia de movilidad.

Por ello, la Estrategia se concibe con un “**enfoque integrador**” de todas las acciones que desarrollen unas y otros, mediante los oportunos **instrumentos de coordinación y cooperación**.

Para dar respuesta a los **retos del siglo XXI** relativos a movilidad y agenda urbana, el **Ministerio** de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana afronta el **reto de su transformación interna**.

El cumplimiento de su misión requiere ineludiblemente la **adaptación de la cultura de su organización**, tradicionalmente encaminada a dar respuesta a las necesidades de un Ministerio constructor de infraestructuras, para convertirla en una **organización interconectada y abierta**, que actúe de forma coordinada con los responsables de las restantes políticas sectoriales vinculadas a la movilidad y con las administraciones territoriales, bajo los principios de gobierno abierto: transparencia, colaboración y participación pública.

7.1. Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano y Pacto de Estado

Dentro de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, uno de los puntos en los que estamos trabajando es en la elaboración de la **Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano**.

Queremos que esta **Ley** establezca **normas y procedimientos** claros para **seleccionar inversiones, fijar la financiación del transporte público, resolver las inconsistencias del modelo viario, profundizar en la normativa de seguridad, fijar principios y responsabilidad de colaboración** entre administraciones y **avanzar en la sostenibilidad financiera** de las infraestructuras de transporte, entre otros aspectos clave para nuestro país.

Pero es importante **tomar conciencia** del punto en el que nos encontramos, pues se han **heredado** una serie de **compromisos planteados** que, sólo en **infraestructuras terrestres**, viarias y ferroviarias, se acercan a los **80.000 millones** de euros.

Por ello, esta **Ley**, que **ya tienen en países de nuestro entorno como Francia**, debería resultar de un **acuerdo muy amplio**, debe ser la **lanzadera** que permita que nuestro país **transite de sus políticas de infraestructuras y de transportes del siglo XX hacia una política de movilidad segura y sostenible, económica y medioambiental, del siglo XXI.**

Hablamos ya en todo este tiempo de un **Pacto de Estado por la Movilidad**, que les interesa a los españoles, y que **nos esforzaremos en alcanzar** junto con todas las fuerzas políticas.

7.2. Desarrollo de los instrumentos de planificación en los distintos modos de transporte

Asimismo, nos hemos propuesto desarrollar los **instrumentos de planificación** pendientes de los distintos **modos de transporte**:

- En **carreteras**, el **Plan Estratégico**, como el **instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras**, donde establecer las **previsiones y objetivos** a cumplir y las **prioridades de actuación** en relación con carreteras estatales, su mantenimiento, conservación y adaptación a los efectos del Cambio Climático, que es una realidad objetiva y contrastada científicamente.
- En **ferrocarriles**, la **Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación** de las infraestructuras ferroviarias, destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad.
- En **puertos**, el **nuevo Marco Estratégico**, que sentará las bases para **ajustarse mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia**, y ofrecerá una oferta más apropiada a los intereses de las personas y empresas decididas a utilizar el modo marítimo.
- En **aeropuertos**, el nuevo **Dora 2022-2026**, que establecerá para el nuevo periodo las **condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios básicos de la red**.
- Y en **navegación aérea**, el **nuevo Plan de Vuelo 2025** de Enaire, que contendrá las **claves** que permitan **adaptarse a la transformación europea del sector** con el **Cielo Único Europeo**, mejorar los **servicios** prestados y aumentar el **posicionamiento internacional**.

7.3. Proceso de liberalización ferroviaria

Seguiremos trabajando, además, en el **proceso de liberalización ferroviaria**, donde debemos estar satisfechos por la **alta participación** para optar a los **paquetes** definidos en la **oferta de capacidad**.

De esta forma, una vez **concluido el proceso de adjudicación de capacidad marco**, a partir del **14 de diciembre de 2020**, tres empresas, a través de **3 paquetes de capacidad**, podrán comenzar a operar en los corredores **Madrid-Barcelona**, **Madrid-Levante** (Valencia/Alicante) y **Madrid-Sur** (Sevilla/Málaga), en los que se ha ofrecido un **incremento de capacidad del 65% sobre la oferta comercial actual**.

El **éxito** de este proceso es el **camino para rentabilizar unas infraestructuras ahora infrautilizadas**, al tiempo que **beneficiará al usuario**, que podrá acceder a **más y mejores servicios** y a unos **precios más bajos**.

7.4. Plan de Cercanías 2020-2025

También en materia ferroviaria, dada la **importancia de los servicios de Cercanías** como **elemento esencial** en el **sistema de transporte colectivo**, impulsaremos un **nuevo Plan de Cercanías 2020-2025** que **integre y optimice los planes ya en ejecución**. El objetivo último es el de **reducir el número de incidencias** e **incrementar así la calidad percibida** por los usuarios.

De hecho, me gustaría destacar que el **poner al ciudadano en el centro del plan de cercanías** va a suponer un **importante cambio de enfoque**. Queremos hacer de los servicios de cercanías una **oferta de transporte tan atractiva**, que los usuarios tengan un **incentivo real a dejar el coche privado**, y para ello, no se trata de prometer inversiones de miles de millones de euros que nunca llegan.

Por ello, basaremos el plan en **cuatro objetivos**:

- El primero es **mejorar la puntualidad, la fiabilidad y la información en tiempo real**.
- El segundo es **disponer de servicios para cada vez más personas**.
- El tercero es **accesibilidad y calidad del servicio**.
- Y el cuarto es **facilitar la movilidad antes y después del viaje**.

7.5. Adaptación a la nueva regulación del paquete de movilidad de la UE

Otro importante hito en la Legislatura que comienza será la adaptación a la **nueva regulación del paquete de movilidad de la UE**.

Este nuevo **paquete regulatorio** es **muy relevante** para el **sector del Transporte por carretera** tanto en **España** como en el resto de la **UE** en los próximos años puesto que **modificará algunas de las normas básicas** en los **tiempos de conducción y descanso**, la **obligatoriedad del tacógrafo digital** para todos los vehículos de transporte, los **requisitos de acceso a la profesión** tanto para el transporte ligero como el transporte pesado, la **regulación del cabotaje**, las **reglas aplicables para los conductores desplazados** y el **control de las empresas buzón**, entre otros.

Actualmente **se ha alcanzado un acuerdo provisional** y está en la **fase final de aprobación**. Por lo tanto, **tendremos que adaptar la normativa española** (LOTT, Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) a los cambios de las normas europeas.

7.6. Informe de seguridad

En lo que se refiere a la **seguridad**, tenemos el convencimiento de que **nuestras infraestructuras son seguras**, pero debemos ser **críticos para su mejora**.

Por ello, el **pasado año** presentamos a principios de febrero ante el Consejo de Ministros un **informe exhaustivo** que abarcaba la **seguridad del transporte e infraestructuras**, el **mantenimiento** y la **afección del cambio climático**, entre otros aspectos relevantes. Debemos **continuar desarrollando los ejes estratégico de este plan de acción** para la **mejora de la seguridad, integrándolos dentro de nuestra estrategia de movilidad, como ya he comentado.**

7.7. Anteproyecto de Ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes

También acabamos de poner en marcha el **Anteproyecto de Ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes** ferroviarios, marítimos y de aviación civil, que presentaremos a esta Cámara.

Con este texto queremos dar cumplimiento a uno de los puntos que contenía el informe al que antes me he referido, **transformando las Comisiones de Investigación Técnicas de accidentes actualmente existentes.**

7.8. Movilidad de bajas emisiones

En materia de **cambio climático**, vamos a trabajar con el objetivo de alcanzar una **movilidad de bajas emisiones y reducir su contaminación atmosférica y acústica.**

No olvidemos que actualmente el **sector transporte** es el **responsable** de más de **un cuarto de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI)** y es la **principal causa de contaminación atmosférica en núcleos urbanos** en Europa.

7.9. Transparencia y digitalización. Plan de transformación digital

Vamos a acometer una **apuesta decidida por el impulso a la Transformación Digital**, como instrumento imprescindible para la creación de una cultura de los datos y el conocimiento, así como para poner en marcha los procedimientos de coordinación de administraciones y agentes imprescindibles para el éxito de las políticas enumeradas hasta ahora.

Así, tenemos el **Plan de transformación digital**. El Plan viene a definir el **marco de actuaciones en materia de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones del Ministerio**, para la **modernización, la eficacia y la calidad** en la **prestación de los servicios públicos** que tiene encomendada la Administración.

Pero este Plan no solo pretende **eliminar definitivamente el papel en la tramitación**, sino que alcanza cuestiones como la **relación digital con ciudadanos y empresas**, la **digitalización de procedimientos**, la **infraestructura y seguridad de la información**, la **comunicación con el ciudadano** o el **puesto de trabajo digital**, el **análisis de datos** y la **reutilización de la información**, así como el impulso de los servicios digitales de los distintos sectores donde interviene el Ministerio.

7.10. Carreteras

Una vez vistos los principales **objetivos generales**, vamos a repasar muy brevemente los **objetivos particulares previstos** en los **diferentes sectores de actividad del Departamento**.

Comenzando por las **carreteras**, los pilares básicos en los que basaremos la actividad son la **seguridad, sostenibilidad, adaptación a los efectos del cambio climático, innovación, equidad, cohesión territorial y coordinación con otras Administraciones**, con el objetivo de ofrecer un **servicio de calidad a los ciudadanos**.

Uniendo **sostenibilidad e innovación**, como avancé hace escasos días, **hoy mismo hemos aprobado la normativa necesaria para impulsar la implantación de electrolinerías y cargadores para los vehículos de propulsión eléctrica por toda España**.

Asimismo, seguiremos trabajando en la **ejecución de las obras ya iniciadas**, así como en las **actuaciones en fase de estudio y proyecto, priorizando** la atención a la **conservación y al mantenimiento** de la infraestructura así como en la **culminación de aquellos corredores fundamentales** dentro de las **necesidades de movilidad** de los ciudadanos.

7.10.1. Conservación. Seguridad y mantenimiento

En cuestión de seguridad también nos preocupa específicamente la **conservación de carreteras**, pues debemos acometer actuaciones para **hacer frente a la caída de la inversión** en estos últimos años.

Añadido a lo anterior, es importante destacar el esfuerzo inversor necesario en la adecuación de los sistemas de seguridad y de las infraestructuras de los **túneles**, que en virtud del cumplimiento de normativa comunitaria necesitan de una **fuerte inversión** en los **próximos años**. Además, se está procediendo de forma escalonada al **análisis del estado de puentes y viaductos** al objeto de mantenerlos en condiciones óptimas.

7.10.2. Colaboración público-privada

Para finalizar este bloque, seguiremos **explorando** aquellas **fórmulas de colaboración con el sector privado** mediante **contratos de concesión** que permitan abordar actuaciones prioritarias, pero siempre **salvaguardando la viabilidad futura** de estas fórmulas.

Se mantiene una **estrecha cooperación** con el **Ministerio de Hacienda** y con la **Unión Europea** para que el formato que adopten las **iniciativas** que se impulsen mediante sistema concesional (“nuevo PIC”) **no entren en conflicto con la estabilidad presupuestaria**, y sean por tanto una **herramienta eficaz de financiación de las infraestructuras viarias necesarias para completar la red de transporte sostenible en España**.

7.11. Infraestructuras ferroviarias (ADIF)

7.11.1. Seguridad. Importancia del mantenimiento

En el caso de las **infraestructuras ferroviarias**, análogamente a lo que sucede en el caso de las carreteras, la **seguridad** será uno de los **pilares básicos**, por lo que **priorizaremos su conservación y adaptación a los efectos del cambio climático**.

Un **óptimo mantenimiento de la infraestructura ferroviaria**, dotando los PGEs con los fondos suficientes para su fin, es **clave** para mantener unas **condiciones de explotación adecuadas** de la red y aumentar su cuota modal, tanto en viajeros como en mercancías.

También en esta misma línea, impulsaremos la **supresión de bloqueos telefónicos**, la **mejora de cruces de vías**, la **implantación del ASFA Digital**, la **supresión de pasos a nivel** y la **educación en seguridad ferroviaria de los usuarios de todas las edades**.

7.11.2. Accesibilidad de estaciones

Otra cuestión importante es continuar acometiendo las **mejoras de accesibilidad en estaciones**, porque no entendemos la movilidad si no es **inclusiva y universal**. En torno a un **85%** del total de los **viajeros** ya **transitan por estaciones accesibles**, pero es necesario **continuar avanzando en el 15% restante**, actuaciones que en muchos casos son de **gran complejidad**.

7.11.3. Mercancías. Corredores ferroviarios. Autopistas ferroviarias

En el caso de las infraestructuras ferroviarias, prestaremos especial atención a las **mercancías**, donde el ferrocarril se caracteriza por su **alta capacidad, seguridad y menor impacto ambiental** que otros modos de transporte. Se trata de **canalizar**, a través de los **corredores ferroviarios** y de las **autopistas ferroviarias**, parte del **transporte de mercancías desde la carretera** hacia este modo mucho más sostenible.

Para ello, estamos analizando fórmulas con las que integrar correctamente los costes ambientales de los distintos modos actuales, a fin de **favorecer la intermodalidad y potenciar el uso de los más eficientes energéticamente**.

7.11.4. Cuestiones organizativas

Asimismo, tenemos varias **actuaciones en marcha de carácter organizativo**, tales como el **Convenio-Programa** entre el Ministerio y Adif, que no ha llegado a materializarse por la situación de Gobierno en funciones; actuaciones encaminadas a **garantizar la sostenibilidad financiera de Adif-AV**; y una **revisión del modelo de negocio** en el sentido de que los **cánones se desvinculen de los PGE** de forma que **su fijación no dependa de circunstancias externas** y así puedan convertirse en una **herramienta de gestión efectiva** en un **entorno de mercado liberalizado**.

También hemos querido **reforzar la estructura del ministerio en materia ferroviaria**, con el fin de **hacer frente** tanto a los **desafíos del futuro** que han surgido en el contexto del espacio Ferroviario Único Europeo, como son el **nuevo proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros y la adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario**, como los que supone el marco de la nueva política de transportes y movilidad del Departamento. Es por ello, que hemos creado una **nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria**, que dota de una nueva herramienta con la que afrontar estos retos.

7.12. Servicios ferroviarios (Renfe)

7.12.1. Plan Estratégico

En el caso de los **servicios ferroviarios**, hemos puesto en marcha el **Plan Estratégico de Renfe 2019-2023-2028**, que es un **auténtico plan de transformación** para adaptarnos a los **tres grandes retos** de los próximos años:

- **La mejora de la calidad en cercanías y media distancia.**
- **Competir en el mercado de transporte de viajeros.**
- **Y pasar de tractorista a logista** en el mercado de transporte de mercancías.

Entre los **elementos más relevantes** que se encuentran dentro del Plan Estratégico están:

- La implantación de la **nueva plataforma de movilidad “Renfe as a Service” (RaaS)**, con el objetivo de aportar al cliente una **solución de “primera y última milla”** para organizar su viaje de principio a fin a través de un pago único sin salir de la aplicación.
- Y la **internacionalización de la compañía**, de la que en los últimos días hemos tenido la **excelente noticia** con el **inicio de la actividad internacional de Renfe en Estados Unidos** gracias a la **línea de alta velocidad entre Houston y Dallas**, un contrato de cerca de **6.000 millones de dólares**.

7.12.2. Renovación del material rodante

Otro importante aspecto en el que seguiremos trabajando es la **renovación del material rodante**. El **enorme esfuerzo inversor** para la compra de material rodante por valor superior a los **3.000 millones de euros**, puesto en marcha en los últimos meses, permitirá la **renovación** de aproximadamente el **50% del material rodante dedicado a servicio público**, que va a entrar en **servicio a lo largo de la legislatura**, con la consiguiente mejora de este tipo de servicios.

7.12.3. Avlo

También comenzaremos en **breve plazo** a prestar los **nuevos servicios Avlo**. En concreto, tras la **venta en web** desde el pasado **27 de enero**, el **inicio del servicio** en el **corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona** será el **6 de abril**, con 3 frecuencias diarias por sentido, que se ampliarán a cuatro antes del verano y una quinta cuando acabe el verano.

Este nuevo producto de Alta Velocidad trata de **captar al viajero que no viaja en tren por motivo de precio**; el viajero que hoy está viajando por carretera, ya sea en autobús, en coche compartido o en su propio vehículo en el caso de las familias.

Para hacernos una idea de su **“capacidad de atracción”**, **entre el 6 y el 12 de febrero**, la **primera semana** que estuvieron disponibles los billetes, se vendieron más de **127.000 billetes** entre el 6 de abril y el 31 de agosto, cerca del **25% de los billetes disponibles**, todo un éxito.

7.12.4. Nueva página web

Por último, en lo que respecta a Renfe, **en junio vamos a poner en marcha la nueva página web**, dado que la actual se mantiene considerablemente igual respecto a la concebida en el año 2008. Somos conscientes de que **la web actual no está a la altura de lo que los ciudadanos necesitan ni de lo que nosotros debemos y somos capaces de ofrecer.**

Por ello, vamos a solucionarlo y nuestro **objetivo** es el de **mejorar la experiencia del viajero que accede a la web para consultar sobre un viaje o comprar un billete**, así como **extender la antelación de la compra de billetes hasta 1 año.**

7.13. Puertos

7.13.1. Mejoras normativas

En el ámbito portuario, vamos a llevar a cabo dos importantes **mejoras normativas**:

- Por un lado, la **adaptación al Reglamento Europeo de Servicios Portuarios.**
- Y, por otro lado, también verá la luz el **Reglamento de Explotación y Policía de los puertos de interés general.**

7.13.2. Puertos 4.0

Dentro de la **nueva economía verde**, estamos implantando el **proyecto OPS Master Plan de Puertos del Estado** para dotar de **suministro eléctrico a los buques atracados, evitando emisiones al apagar sus motores auxiliares.**

Asimismo, en relación con **nueva economía 4.0**, desplegada sobre **espacios ciber-físicos de alcance global**, estamos experimentando un **periodo de gran dinamismo** donde los **puertos** empiezan a ser **reconocidos por su gran potencial concentrador** y, a la vez, **irradiador**, de servicios y datos, a lo largo de las cadenas y redes logísticas. Precisamente, uno de los retos más importantes que se presentan en el sector portuario es la **disrupción tecnológica**, particularmente en materia de **digitalización de procesos.**

Para ello, **lanzaremos en breve la primera convocatoria oficial del Fondo Puertos 4.0.** El objetivo principal del Fondo es **provocar un salto modernizador** de gran calado en las actuales pautas de desarrollo y funcionamiento de los puertos españoles, de forma que contribuya a lograr los nuevos retos que tenemos por delante en materia de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y digitalización.

También, en este sentido, el sistema portuario participa en la **iniciativa SIMPLE** del Ministerio que consiste en una **plataforma para el intercambio de datos entre operadores de los diferentes modos de transporte, y con la Administración.** Durante el primer trimestre de 2020 licitaremos este proyecto.

7.13.3. Mejora de la conectividad

Continuaremos mejorando las conexiones ferroviarias y viarias a nuestros puertos con una **cofinanciación** con cargo al **Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre** en la legislatura de **437 millones** de euros.

7.13.4. Salvamento marítimo

Para finalizar las **cuestiones portuarias**, quiero recordar el papel esencial que se desarrolla desde la **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR**, en relación tanto a su labor de **salvamento de la vida humana en la mar**, la **lucha contra la contaminación del medio marino**, y la prestación de **servicios de ayudas al tráfico marítimo**.

En esta línea, el pasado mes de diciembre se **aprobó el nuevo Plan de Actuación**, que determina las **líneas estratégicas** en torno a las cuales se desenvolverá la actividad de Salvamento Marítimo en el periodo **2019-2021** y que se articulan en **tres ejes**: prestación de un **servicio competitivo**; apuesta por la **digitalización y la innovación**; y garantizar un **desarrollo sostenible** del medio ambiente marino a través de la **descarbonización** y otras medidas preventivas y de respuesta, y que recoge un importante esfuerzo inversor en el sistema para la modernización de medios.

7.14. Aeropuertos (Aena)

En materia de **aeropuertos**, para afrontar los retos futuros, el objetivo de **Aena** será **consolidar el fuerte crecimiento** que ha experimentado en los últimos años, tanto de la **actividad aeronáutica** como de la **actividad comercial sostenible**, e **impulsar nuevas líneas generadoras de valor**, avanzando en el desarrollo e implantación de las siguientes líneas de actuación estratégicas que recibirán especial atención en esta legislatura.

7.14.1. Sostenibilidad

En materia de **sostenibilidad**, se priorizarán aspectos como la **reducción de la huella de carbono**, la **minimización del impacto acústico**, la **eficiencia energética**, el **uso de energías renovables** y la **protección de la biodiversidad**. En concreto:

- En el ámbito de **la mitigación de los efectos del cambio climático**:
 - Los **aeropuertos de la red de Aena** se encuentran entre los **200 aeropuertos comprometidos para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de CO₂ en 2050**, cumpliendo con ello, la resolución de emisiones de carbono bajo su control.
 - Desarrollo del **Plan Fotovoltaico de Aena**, que, en el año **2026**, permitirá alcanzar el **70% del autoabastecimiento energético a partir de energía solar**, evitando la emisión de **167.000 toneladas de CO₂ a la atmosfera cada año**.

- Impulsar el **uso de nuevos combustibles menos contaminantes** en el sector, como por ejemplo **combustibles de aviación sostenibles, equipos eléctricos para operaciones de rampa**, u otros como el **hidrógeno**.
- En lo que respecta a la **gestión del ruido**, continuaremos con los **Planes de Aislamiento Acústico** mediante actuaciones de insonorización en edificaciones situadas en las proximidades de los aeropuertos para minimizar las molestias ocasionadas por las aeronaves, dentro de los límites establecidos por la normativa vigente.
- Y en lo que se refiere al **fomento de la intermodalidad**, desarrollaremos **Planes de Movilidad** en diversos aeropuertos, en colaboración con diversos grupos de interés, que integren las infraestructuras de acceso y transporte de las ciudades, facilitando las mejores y más sostenibles combinaciones para acceder a los aeropuertos, fomentando con ello la intermodalidad.

7.14.2. Innovación. Aeropuerto Aena 4.0

Por otro lado, la **innovación** y el **uso de la tecnología** serán las herramientas que permitan a los aeropuertos y, al transporte aéreo en general, afrontar los retos de los próximos años, como son la **mejora de la capacidad** y de la **calidad del servicio** prestado a los pasajeros.

El proyecto más relevante al respecto es el denominado **“Aeropuerto Aena 4.0”**. Este programa busca **mejorar la experiencia del pasajero** mediante distintas líneas de actuación, en las cuales se implementará las últimas tecnologías, en línea con las tendencias de la sociedad.

Otras líneas de trabajo en materia de innovación son **drones, digitalización de la carga, torres remotas y transformación de los procesos internos.**

7.15. Navegación aérea (Enaire)

Para finalizar este repaso por áreas de actividad, en el caso de la **navegación aérea, Enaire** afrontará **5 retos** principales:

- **Facilitar la movilidad aérea** con los más altos niveles de seguridad, contribuyendo a mejorar la calidad de los servicios (puntualidad), la eficiencia y la sostenibilidad medioambiental.
- Impulsar la **implantación efectiva del Cielo Único Digital Europeo.**

- Aumentar la competitividad y convertirse en un **Operador Global de Servicios de Navegación Aérea**, imprescindible en el contexto de profunda transformación del sector de la Navegación Aérea europea en el que nos encontramos. La internacionalización y posicionamiento en el nuevo entorno global del sector permitirá a ENAIRE mantener el control sobre los servicios de Navegación Aérea de interés general y de seguridad para España.
- Promover el desarrollo del sector de los **Drones**, adelantándose a sus necesidades y garantizando su integración segura y eficiente en el espacio aéreo, así como proveyendo servicios esenciales U-Space.
- Y, por último, seguir acometiendo la **transformación cultural y modernización de la empresa**, aprovechando las nuevas tecnologías y prestando especial atención al factor humano.

Para ello, la principal herramienta de trabajo será el **nuevo Plan Estratégico 2020-2025**, el conocido como “**Plan de Vuelo 2025**”, al que me referí con anterioridad. Por cierto, a **principios de marzo** acogeremos una vez más en Madrid el **principal Congreso Mundial de Navegación Aérea y Gestión del Tráfico Aéreo**.

8. OTRAS MEDIDAS TRANSVERSALES

Paso a enumerar brevemente **otras medidas transversales** que vamos a impulsar a lo largo de la Legislatura.

8.1. Régimen postal

Por lo que se refiere **al ámbito postal**, durante el año 2019 **se ha estado trabajando con los servicios de la Comisión Europea** sobre el Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, completando y aclarando todas las cuestiones suscitadas, particularmente las que se refieren a la metodología de cálculo del coste neto y a la financiación del servicio postal universal.

La **complejidad técnica de la metodología y los múltiples enfoques que permiten las directrices establecidas en la Directiva postal** para la determinación del coste neto del servicio, han dilatado este período de análisis más de lo previsto inicialmente, pero finalmente el pasado mes de diciembre se ha completado la fase de intercambio de información y puntos de vista y previsiblemente en este primer trimestre del año el Colegio de Comisarios de la Unión Europea emitirá su Dictamen sobre la propuesta española de Plan de prestación y sobre la financiación del servicio postal universal.

Por tanto, una vez recibido formalmente el **visto bueno de Bruselas**, podremos llevar a Consejo de Ministros para su aprobación, en los próximos meses, el **Plan de Prestación del Servicio Postal Universal** y suscribir el correspondiente **Contrato regulador**.

8.2. Instituto Geográfico Nacional

Asimismo, este año se cumple el **150 aniversario de la creación del Instituto Geográfico Nacional**, con motivo del cual vamos a realizar a lo largo de este año una serie de actos conmemorativos, destinados a reforzar el conocimiento de la labor de esta institución por la sociedad.

Permítanme que destaque, entre ellos, por ejemplo, el **refuerzo y ampliación de las capacidades del Centro de Desarrollo Tecnológico del Observatorio Espacial de Yebes**, o la **ampliación de las redes de Vigilancia Sísmica y Volcánica** y la puesta en marcha del **sistema de alerta de tsunamis**.

Finalmente, quisiera destacar la participación del Ministerio en los **programas de la Unión Europea relacionados con los sistemas de navegación por satélite, Galileo, Egnos y Copernicus**.

9. CONCLUSIÓN

Concluyo ya, Señorías, no sin antes volver repasar los **principales objetivos** que nos hemos marcado para alcanzar una **política moderna en materia de transportes, movilidad y agenda urbana**::

- La **apuesta por la movilidad sostenible como derecho**, como elemento de **cohesión social** y de **crecimiento económico**, lo que implica un **cambio** en el paradigma **desde la infraestructura hacia el usuario del transporte**.
- La **seguridad** de nuestras infraestructuras de transporte y edificaciones y su adaptación al **cambio climático**.
- La **transparencia** y la **digitalización** en el **transporte y la movilidad**.
- Una **política de vivienda ambiciosa** que incremente la escala y sea sostenida en el tiempo, de manera que garantice el **acceso social a la vivienda** y una **movilidad inclusiva y universal**.
- Y promover el **desarrollo territorial y urbano sostenible**.

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**.

Muchas gracias.