



# Entrevista a Óscar Puente, ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

## ¿Cuáles son los principales retos que afronta como ministro de Transportes y Movilidad Sostenible?

El principal reto es contribuir a la transformación de España, una tarea en la que en este Ministerio aspiramos a convertirnos en el principal instrumento para ello. Disponemos de los medios necesarios para hacerlo. Somos el Departamento con mayor capacidad de inversión y tenemos la responsabilidad de acertar en nuestras decisiones.

Esta transformación ha de ir de la mano de la descarbonización del sistema de transportes, lo que convierte al ferrocarril y al transporte público en las piedras angulares de nuestra estrategia.

Lo he dicho en más de una ocasión. Mi propósito como ministro y la principal tarea por la que quiero que se me recuerde es por haber completado la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura. Los fondos europeos nos proporcionan una gran oportunidad para conseguirlo si lo hacemos bien, si profundizamos en la cooperación con el resto de administraciones públicas y con el sector privado, y si eliminamos los cuellos de botella que ralentizan el proceso para que este dinero llegue a la economía real.

## Se ha aprobado un cambio en la estructura para unificar bajo la misma Secretaría General las Infraestructuras y el Transporte Terrestre ¿por qué se ha hecho? ¿qué mejoras se esperan con la nueva estructura?

El propio Ministerio ha cambiado de nombre y requería una estructura distinta. La idea de unificar Infraestructura y Transporte, tanto

---

## El objetivo del Ministerio es que la movilidad sea un derecho para todas y todos los ciudadanos, con independencia del lugar donde residan.

---

en el ámbito terrestre como en el marítimo y aéreo, ya se ha barajado en alguna ocasión dentro de la casa y ahora la he hecho mía. Creo que con la nueva estructura ganamos en funcionalidad porque nos permitirá abordar las planificaciones bajo una órbita global y con una visión común. Entiendo que las infraestructuras deben ir ligadas a los servicios, al transporte y a las oportunidades que ofrecen. Han de servirnos para ganar competitividad como país y, al mismo tiempo, favorecer el desarrollo humano y social de los distintos territorios.

## ¿Cuál es el próximo gran hito de puesta en servicio en infraestructuras?

Tuve la oportunidad, prácticamente nada más llegar al Ministerio, de poner en servicio una de las obras más emblemáticas del sistema ferroviario en nuestro país, la Variante de Pajares. Y ahora, volvemos a hablar del ferrocarril, de mejores servicios y del Corredor Atlántico, en este caso, es una obra que también supone un punto de inflexión en las conexiones ferroviarias, de la movilidad para todos y todas y de la descarbonización del transporte. Hablo de la puesta en servicio de la electrificación de la alta velocidad a Extremadura, entre Monfragüe y Badajoz, que ya es una realidad. Un paso más por la cohesión territorial y por hacer realidad el ferrocarril

que extremeños y extremeñas llevan tiempo demandado y que necesitan.

## ¿Cuál es su visión con respecto a las integraciones del ferrocarril en los núcleos urbanos?

Debemos reinterpretar la relación entre el tren y la ciudad y asumir que el ferrocarril es una pieza urbana más con la que hemos de convivir.

Hay muchas opciones de integración del ferrocarril en la ciudad y no siempre ha de optarse por alternativas maximalistas como la del soterramiento, la cubrición de vías o el desvío del trazado al exterior que son complejas. Creo que estas fórmulas han de reservarse para casos de disfuncionalidades notorias, cuando se dividen y aíslan barrios y se generan graves problemas de movilidad interna. Pero como digo, hay muchas opciones más y tenemos que ser capaces de integrar el ferrocarril, el urbanismo y la ciudad. Ser creativos, innovar, dar soluciones y no tender únicamente a hacer desaparecer de la trama urbana el ferrocarril a través de años y años de costosas inversiones. Soterramiento no es sinónimo de éxito.

## ¿El objetivo del nuevo Ministerio es que la alta



### velocidad llegue a todas las ciudades?

El objetivo del Ministerio es que la movilidad sea un derecho para todas y todos los ciudadanos, con independencia del lugar donde residan. Pero eso no quiere decir que la alta velocidad tenga que llegar forzosamente a todas las ciudades.

Nuestra red de alta velocidad alcanza los 4000 kilómetros. Es la mayor de Europa y la segunda del mundo. Conecta a más de medio centenar de ciudades de una treintena de provincias. Llevamos invertidos más de 65 000 millones de euros en los últimos 30 años y tenemos en cartera obras por valor de 9000 millones que van a acercar la alta velocidad a Cantabria, el País Vasco y Navarra, van a unir Murcia y Almería y van a permitirnos completar los corredores Atlántico y Mediterráneo.

En resumen, hemos invertido mucho y lo vamos a seguir haciendo. Además, hemos invertido bien, y la prueba es que el coste de implantación es uno de los más bajos del mundo sin que ello haya supuesto una merma de la seguridad y la calidad de los servicios, sino todo lo contrario.

Pero para ser eficaces y garantizar la movilidad, la alta velocidad no es la única alternativa. No podemos perder de vista ni la media distancia tan relegada en inversiones durante muchos años, ni las Cercanías, ni tampoco las opciones de movilidad por carretera o el transporte bajo demanda en las zonas poco pobladas. El objetivo no es el AVE para todos, sino la movilidad eficiente y multimodal para todos los territorios de España.

### Una de las principales apuestas por la sostenibilidad son las Zonas de Bajas Emisiones, ¿le preocupan los retrasos en la ejecución de los proyectos y los cambios de política en algunos municipios beneficiados con las ayudas del Plan de Recuperación?

Me preocupa que se juegue con la salud de los ciudadanos. Las ciudades son las grandes generadoras de emisiones contaminantes y es en ellas donde han de concentrarse los esfuerzos para conseguir una movilidad sostenible.

No es admisible que se puedan revertir las actuaciones emprendidas para devolver el espacio público a los peatones, a los ciclistas y al transporte público para privilegiar de nuevo al vehículo privado.

Nuestra estrategia debe pasar por incentivar y mejorar la financiación del transporte público en aquellas ciudades comprometidas con la sostenibilidad.

### ¿Estarán los trenes AVE 106 ya disponibles el primer trimestre de 2024? ¿Qué

### ha pasado para que no se cumpliera el calendario previsto?

Mi compromiso es que los trenes AVE 106, modelo Avril, estarán disponibles en el primer trimestre de 2024. Acabamos de recibir trece trenes homologados, destinados para Asturias y para Galicia, y el resto llegará antes del próximo 31 de marzo.

Las primeras unidades deberían haberse entregado en enero de 2021 aunque las razones del retraso en el calendario previsto no son imputables al Ministerio. En su momento se aceptó la prórroga que pidió Talgo para la entrega de los trenes, pero en su descargo cabe argumentar que no es fácil diseñar y fabricar un tren de nueva generación, de alta velocidad pura con capacidad de cambiar de ancho de forma automática que, además, necesita obtener la homologación para poder circular. No obstante, es evidente que esta demora ha causado importantes perjuicios y contratiempos.

### ¿Cómo mejorará la movilidad y los servicios ferroviarios con la llegada de los AVE 106?

Las mejoras se apreciarán desde el primer día. Disponer de estos trenes permitirá aumentar el número de plazas y las frecuencias, además de mejorar los tiempos de viaje.

En el caso de Galicia, con los AVE 106, se recortarán los tiempos de viaje desde ciudades como Vigo, Coruña, Pontevedra y Santiago, que ahorrarán entre veinte minutos y media hora en el viaje a Madrid. Lo mismo ocurrirá en Asturias, ya que





# Fondos Europeos

con la Variante de Pajares en servicio se podrá circular a velocidades de hasta 275 kilómetros por hora. El nuevo material, que también llegará a los Avlo de Renfe, implicará un incremento del número de relaciones y de asientos y reducirá en más de 15 minutos los tiempos de viaje.

## ¿Los presupuestos del Ministerio seguirán la línea marcada hacia los corredores en materia ferroviaria y en la conservación de carreteras?

Los corredores Mediterráneo y Atlántico son infraestructuras estratégicas para España y su despliegue es ajeno a los avatares presupuestarios porque el grueso de su financiación procede de Europa. Ambos corredores son complementarios y prioritarios, tanto por razones medioambientales como de competitividad de nuestra economía y de vertebración territorial.

Ahora mismo contamos con un plan de inversiones para el ferrocarril de 4000 millones de euros para los corredores internacionales y de 1000 millones para la conectividad portuaria del ferrocarril. El objetivo que nos hemos marcado es elevar al 10 % la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril a lo largo de esta década, hasta alcanzar la media europea.

Respecto a la conservación de carreteras hemos logrado revertir el abandono al que había sido sometida la red. Una red madura, que necesita de cuidados y, en consecuencia, de planificación y

de fondos. Una red espléndida, que también es mejorable. Ya se está trabajando en la digitalización de la toda la Red de Carreteras del Estado. Esta digitalización será integral, a través de la monitorización de los distintos elementos de la carretera, la gestión digital de los datos de tráfico o la implantación de la metodología BIM en las distintas fases de las infraestructuras.

## ¿Por dónde pasa el futuro de los descuentos al transporte público?

Se ha hecho un gran esfuerzo para subvencionar la movilidad cotidiana cuando la inflación estaba disparada como consecuencia de la invasión rusa a Ucrania. Se consiguió, además, recuperar los usuarios que el transporte público había perdido por la pandemia.

Las medidas que se tomaron entonces tuvieron una enorme aceptación por parte de la ciudadanía, y prueba de ello son los más de 2,5 millones de abonos gratuitos expedidos por Renfe a lo largo del año 2023.

Ahora que la coyuntura es otra, la política del Ministerio a medio y largo plazo también debe dejar de centrarse exclusivamente en el precio. En la situación actual, hay pocas personas que se bajen del coche para subirse al autobús solo porque el billete sea más barato. La mejor manera de conseguirlo es impulsar un transporte público de calidad. Tenemos que incentivar las plataformas reservadas, establecer medidas de prioridad semafórica y modernizar las flotas, con frecuencias ajustadas a las necesidades de los ciudadanos. ■

