



El nuevo Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Desafíos inherentes para un cambio necesario

El pasado 13 de enero, el Ministerio dio comienzo a una nueva etapa. Y lo hizo con un cambio de denominación que lleva implícita una reorientación profunda de sus grandes líneas de acción, necesaria y capaz de hacer frente a los nuevos retos en las que son sus principales competencias: las infraestructuras del transporte y la vivienda.



Es común

que con la formación de un nuevo Gobierno se produzcan reajustes en los nombres de los ministerios en función de las competencias que ganan o pierden. No ha sido esta, sin embargo, la principal razón que ha motivado el cambio de "Ministerio de Fomento" a "Ministerio de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana" (Mitma). Se trata, en nuestro caso, de un cambio necesario y que obedece a razones más profundas. Y no porque se vayan a redefinir las competencias, que seguirán siendo en esencia las mismas: la política de infraestructuras de transporte y vivienda.

Respuesta a los retos del siglo XXI

Una de las principales razones que han motivado ese cambio es la necesidad, ya ineludible, de dar respuesta a los retos del siglo XXI relativos a movilidad y agenda urbana, explícitos ahora en la nueva denominación. Resulta indiscutible que nuestro país

cuenta a día de hoy, fruto del gran esfuerzo inversor realizado en estas últimas décadas, con un capital en infraestructuras de transporte –redes de carreteras, ferrocarril, puertos y aeropuertos– que lo sitúan entre los mejor dotados del mundo en cualesquiera de los grandes modos de movilidad, sea ésta a través de tierra, mar o aire.

Sin embargo, el gran reto a día de hoy no reside tanto en la ampliación de ese capital como en su conservación y la implementación de su gestión. Se trata, desde un enfoque riguroso, de mantener e impulsar nuevas mejoras en su accesibilidad y eficiencia, en sus condiciones de seguridad. También, sobre todo, de asegurar su necesaria e importante contribución al desarrollo económico y al bienestar ciudadano, en sintonía con los desafíos y prioridades que marcarán igualmente la agenda de los otros países de nuestro entorno, muy

Una de las grandes novedades que comporta el cambio reside, por tanto, en que el enfoque con el que se acometerán las distintas materias y competencias ministeriales será radicalmente distinto, a partir de una noción que debemos tener muy clara: la aportación de la inversión pública en transporte al desarrollo económico y bienestar de una nación no depende únicamente de la infraestructura en sí, sino de las soluciones de movilidad que brinda a ciudadanos y empresas a través de un servicio de transporte que sea seguro, sostenible y conectado. Y esa búsqueda ambiciosa de nuevas soluciones estará también en la raíz de las políticas que proveen el acceso a una vivienda digna a quienes más lo necesitan.

Cambios fundamentales

Esta noción, en la que el valor de las infraestructuras no se mide por su valor patrimonial sino por

La aportación de la inversión pública no depende únicamente de la infraestructura en sí, sino de las soluciones de movilidad que brinda a ciudadanos y empresas

y consiste en que ya no somos un país con unas infraestructuras deficientes, sino que se halla situado hoy a la vanguardia por la calidad y extensión de su sistema de transporte.

Los otros tres vectores de cambio son factores disruptivos que afectan a la economía global y que implican una necesaria transformación de la política de trans-



en especial aquellos del ámbito de la UE al que pertenecemos. Desafíos y prioridades entre las que la descarbonización del transporte y la sostenibilidad ambiental se han hecho ya insoslayables, al tiempo que necesariamente compatibles con los objetivos de conectividad interregional ya trazados.

su valor como capital productivo, implica asimismo un cambio de paradigma que viene impuesto por una nueva realidad. Y por lo que concierne al caso concreto del transporte habría que enumerar, al menos, cuatro cambios fundamentales. El primero es el que se deduce del desarrollo económico de España,

porte a nivel mundial. Es preciso mencionar aquí, en primer lugar, la revolución ocasionada por la digitalización e introducción de nuevas tecnologías, que ofrece nuevas soluciones de movilidad con potenciales cambios tanto en los patrones de uso de los transportes como en la demanda de las infraestructuras. En

segundo lugar, la necesidad de mantener e incrementar la lucha contra el cambio climático y la contaminación del aire, recogida en el Pacto Verde europeo, con el que el Gobierno está fuertemente comprometido, que nos exige potenciar por encima de todo aquellas infraestructuras y sistemas de transporte de más bajas emisiones. Y, en tercer lugar, un último vector que tampoco puede ser ignorado: las economías de aglomeración derivadas de una sociedad cada vez más concentrada en las ciudades, con los problemas que lleva asociados en términos de distribución de riqueza, desequilibrios territoriales e igualdad de oportunidades, asuntos que hay que afrontar para mitigar los riesgos económicos y políticos que implican. Esos cuatro factores, en su conjunto, requieren romper con el comportamiento inercial de tiempos pasados si no queremos construir una red de transporte inadecuada, con infraestructuras caras, contaminantes, excesivas, improductivas e irreversibles, que antes o después nos abocarían al fracaso, entorpeciendo y

No hay nuevos márgenes de tiempo para perseverar en las viejas inercias; se trata de adecuar la política de infraestructuras de transporte y vivienda a una nueva y más exigente realidad



El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, saluda a S.M. el rey Don Felipe tras el acto de toma de posesión del cargo celebrado en el palacio de La Zarzuela.

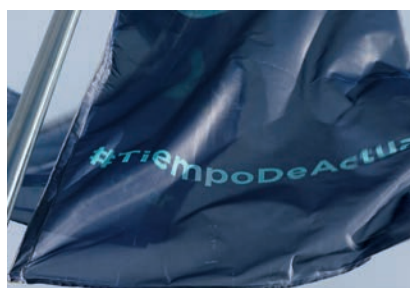
demorando muy posiblemente nuestro desarrollo. Todos ellos son, en definitiva, argumentos de peso que inducen al necesario cambio de nombre del Ministerio. Como se indicó antes, no hay ya nuevos márgenes de tiempo para mantener o perseverar en las viejas inercias; se trata de adecuar la política de infraestructuras de transporte y vivienda a una nueva y más exigente realidad. Ahora bien, ese cambio de nombre, necesario, se quedaría en una mera declaración de intenciones si no se viera acompañado de estrategias y políticas concretas. Y en ese sentido, es preciso poner el énfasis y adelantar las principales líneas de actuación, en muchos casos ya avanzadas durante estos últimos meses.

Planificación, inversión, gestión

En primer lugar, como pilar y condicionante del acierto de todos los programas y ejes de acción ulteriores, es preciso referirse a la planificación que, para que sea adecuada y rigurosa, tendrá que considerar no solo cuál será la infraestructura necesaria y más óptima para las soluciones de movilidad del futuro, conforme a las necesidades de los usuarios, sino también las nuevas tecnologías que permitirán su mejor mantenimiento y gestión, los compromisos de

sostenibilidad climática y las dinámicas de población. Planificar la movilidad en su conjunto, incorporando estos vectores de cambio, supone adoptar una visión más integradora y transversal, que precisará de una mayor coordinación y cooperación entre las Administraciones Públicas, tal y como están haciendo ya otros países desarrollados. Supone también un importante cambio en la cultura organizativa del Ministerio, que ha hecho entender tradicionalmente el papel de este como mero proveedor o constructor de infraestructuras. Los nuevos tiempos exigen transformarnos en una organización más interconectada y abierta, capaz de actuar en todo momento de forma coordinada con los responsables de las restantes políticas sectoriales vinculadas a la movilidad y con el resto de administraciones territoriales, bajo los principios de gobierno abierto: transparencia, colaboración y participación pública. Derivado de esa planificación más rigurosa, integradora y transversal, será necesario reorientar la política de inversión, en una transición en la que, además de concluir aquellos corredores preferentes, deberá concederse prioridad a aquellas actuaciones sostenibles y que aportan un mayor valor económico y social. Afortunadamente

muchas de ellas, a día de hoy, están ya construidas, son funcionales y dan excelentes servicios. No obstante, redoblar nuestro esfuerzo seguirá siendo crucial a fin de asegurar su conservación y mantenimiento, en aras de preservar un transporte seguro. Dentro de esa nueva cultura, debemos tener presente que las infraestructuras son también un legado que se debe preservar y transmitir a las nuevas generaciones en las mejores condiciones de uso. Es cierto que algunas presentan deficiencias en puntos críticos, por lo que actuaciones puntuales pueden generar ganancias rápidas en funcionalidad y productividad, sobre todo en términos de intermodalidad. Otras, por el contrario, será preciso adaptarlas para las nuevas tecnologías, o incluso crearlas, como aquellas requeridas para que pueda operar el coche eléctrico y autónomo. Pero además de su función como planificador e inversor, el Estado y, de modo especial, nuestro nuevo Ministerio, tendrán que concentrar más esfuerzos en mejorar su capacidad gestora y fortalecer su papel como reguladores. Antes que buenos propósitos, ambos objetivos deben entenderse como compromisos irrenunciables y obligados para aumentar el uso y capacidad de las infraestructuras existentes, dar cabida a las nuevas tecnologías y favorecer una movilidad más segura, sostenible y eficiente. Finalmente, respecto a la adición del concepto 'Agenda Urbana' a los de Transportes y Movilidad, es necesario subrayar, como ya se puso de manifiesto en la reciente Cumbre del Clima, celebrada el pasado mes de diciembre en Madrid, el firme compromiso de nuestro país con todos los acuer-



Planificar la movilidad en su conjunto, incorporando nuevos vectores de cambio, supone adoptar una visión más integradora y transversal, hacerla adaptada a las necesidades de los usuarios

dos y recomendaciones de Naciones Unidas y la Comisión Europea concernientes a la lucha contra el cambio climático. Ese compromiso decidido alcanza igualmente a las políticas en materia de vivienda, que queda íntegramente incluida en este Ministerio, en un lugar preferente y acorde con la actual situación de dificultad en el acceso a un bien que es de primera necesidad. El nuevo concepto comporta también para el Ministerio una visión integral de dos políticas que representan, en este contexto de aglomeraciones urbanas, dos caras de la misma moneda: la de vivienda y la de movilidad. Las dos son políticas que se deben abordar de manera conjunta, pues tras ambas debe subyacer un mismo objetivo: crear ciudades compactas, inclusivas, eficientes y sostenibles. Y hay, al cabo, una última razón de peso porque, como parte de esa Agenda, la ciudad debe establecer puentes con los entornos rurales para fortalecer la cohesión social y económica y favorecer la convergencia de todos los territorios, puentes cuyos pilares son el transporte y la movilidad con el objetivo último de mejorar el bienestar de todos los ciudadanos. ■