

“Vamos a sentar las bases para que el derecho a la vivienda sea una cuestión de Estado”

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos (Torrent, Valencia, 1959), ha pasado por prácticamente todos los peldaños de la Administración desde que inició su carrera como político. Su primera responsabilidad pública fue como director de gabinete del delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, en el primer Gobierno democrático. Años más tarde, fue jefe de gabinete en la Conselleria de Trabajo y director general de cooperación internacional de la Generalitat Valenciana.

Se curtió en la política municipal como asesor del grupo socialista en el Ayuntamiento de Valencia antes de ser concejal y diputado provincial. En 2009 entró de diputado en el Congreso, cargo que ha desempeñado hasta su designación como ministro de Fomento en junio pasado. También es el secretario de organización del PSOE desde 2017. En esta entrevista para la revista ‘Fomento’ hace un balance de su gestión.

¿Cómo ha afrontado su responsabilidad como ministro de Fomento y cuáles han sido sus principales retos?

La he afrontado con ilusión y compromiso. Cuando tomé posesión me comprometí a no parar nada y así ha sido. No sólo no hemos parado nada, sino que hemos acelerado la ejecución de muchas de las obras previstas y hemos impulsado estudios y licitaciones pendientes. El reto es cumplir los compromisos adquiridos sin generar falsas expectativas y priorizar la seguridad y la conservación de las infraestructuras, pues no entiendo la movilidad como algo separado de la seguridad. Siempre digo que Fomento es una cartera de derechos clave para vertebrar y cohesionar el territorio y para garantizar la igualdad de oportunidades. También quiero que el derecho a la vivienda esté garantizado en España y no sea un problema para los jóvenes y las clases medias.

¿Qué valoración hace de estos primeros meses de Gobierno socialista?

Hemos llevado al primer punto de la agenda europea el debate sobre la inmigración, un fenómeno global que sólo se puede abordar globalmente. Por lo que se refiere a la eco-

nomía, España lidera el crecimiento en la zona euro: ahora hay que consolidar ese crecimiento apostando por la industria y la innovación tecnológica y aplicando políticas que garanticen una redistribución más justa de la riqueza. Nuestro acuerdo presupuestario con Podemos ha ido en esa dirección. En cuanto al problema territorial, Cataluña está hoy mejor que hace un año, lo que prueba que acertamos al apostar por soluciones políticas, por recuperar el diálogo y por distender la tensión.

¿Y qué balance realiza de esta primera etapa en Fomento?

Han sido meses muy intensos, de mucho trabajo, y ateniéndome a lo ya conseguido, el balance sólo puede ser positivo. Hemos acelerado los plazos de ejecución de proyectos en marcha y hemos planteado soluciones a problemas que parecían enquistados o que se habían cerrado en falso: me refiero, por ejemplo, a la situación de las concesionarias de las autopistas radiales, al conflicto laboral abierto con los controladores o las huelgas de tripulantes de cabina.

Nada más llegar al Gobierno, elevamos del 50% al 75% la bonificación del transporte de

residentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, que era una demanda social relegada en los acuerdos presupuestarios alcanzados por el Gobierno del PP. Además, hemos priorizado la seguridad y la conservación de las infraestructuras, que cayó casi un 30% en los últimos años, porque no entiendo la movilidad como algo separado de la seguridad. Por eso, hemos bonificado y vamos a seguir bonificando determinados tramos de las autopistas de peaje para reducir la siniestralidad en algunos puntos negros de la Red Nacional de Carreteras.

También he tratado de dar una impronta más próxima a la ciudadanía y en cierto modo más sensible al Ministerio. Por eso he recibido en el Ministerio a la PAH y me entrevistado con las asociaciones de víctimas del Alvia, a las que pedí perdón en nombre del Gobierno.

Por lo que se refiere al modo ferroviario, hemos dado un impulso a la movilidad por ferrocarril en conexiones muy demandadas. Me refiero, por ejemplo, a la conexión entre Murcia y Madrid en tres horas mientras se ejecutan las obras del AVE; o a la conexión entre Granada y Madrid por Linares-Baeza.



Además, hemos conseguido el apoyo de la Eurocámara a la inclusión del corredor Cantábrico-Mediterráneo en la red transeuropea de transporte, lo que supone un primer paso para situar en la agenda de las inversiones comunitarias una infraestructura crucial para los intereses del país.

Por otro lado, estamos haciendo frente al incremento desorbitado de los alquileres e implementando una respuesta de Estado al problema de la vivienda, que es un problema transversal de las clases medias y trabajadoras.

Los datos son elocuentes: en los primeros 100 días de Gobierno aprobamos en Consejo de Ministros 66 asuntos que afectaban a Fomento con un presupuesto de más de 2.800

millones de euros. Y entre junio y octubre hemos incrementado las licitaciones de inversión en un 193% y la inversión en más de un 15% respecto a los primeros 5 meses del año, lo que cualitativamente coincide con lo que ofrecen los indicadores de las asociaciones del sector de la construcción.

¿Cuáles son las principales líneas de actuación en las que trabaja su Ministerio?

En materia de transportes, nuestra política está orientada hacia la movilidad y, por tanto, a satisfacer las necesidades de la gente. También, a favorecer una mayor productividad de las empresas. Soy muy consciente de que el Grupo Fomento es un motor muy importante para la economía del país: de hecho, somos el principal organismo inversor del Estado.

En materia de vivienda, vamos a poner las bases para que el derecho a la vivienda sea una cuestión de Estado. El Gobierno de España se ha desentendido demasiado tiempo de salvaguardar un derecho constitucional básico, como es el de la vivienda. Creo que la promoción de vivienda pública y la rehabilitación pueden ser dos motores para el desarrollo económico y la creación de empleo.

Además, hay que priorizar la transparencia, la digitalización, la eficiencia, el realismo y la seguridad. Siempre digo que concibo Fomento como una cartera de derechos, y que los ciudadanos tienen derecho a la movilidad y a la seguridad. La seguridad debe estar entre las prioridades, de tal forma que la conservación de las infraestructuras

debe estar en el centro de la toma de decisiones del Ministerio.

¿Cuáles son los avances más significativos en materia de vivienda?

El Gobierno impulsó, mediante la aprobación de un Real Decreto-ley, un paquete de medidas urgentes para tratar de afrontar la problemática más acuciante del mercado de la vivienda. Lamentablemente, no contó con el respaldo suficiente, por lo que volvimos a la casilla inicial. Esto, sin embargo, no nos detiene de seguir trabajando en una ley estatal de vivienda con la que pretendemos recuperar las políticas sociales que hagan efectivo el derecho a la vivienda para todos.

Los PGE preveían un aumento de 650 millones de euros para vivienda, lo que suponía un aumento de más del 43%.

Los PGE no han salido adelante, pero la voluntad del Gobierno ha quedado manifiesta y actuaremos de forma coherente la próxima legislatura

¿Cuál es el objetivo a medio plazo?

Es necesario ampliar el parque público de vivienda en alquiler, que en España apenas llega al 2%, y dignificar los parques existentes, su mantenimiento y conservación. Estoy convencido de que trabajando juntos sector público y privado, más cooperativas y tercer sector, obtendremos resultados a medio plazo. Las políticas de vivienda no dan resultados a corto plazo. Por eso, el presidente Sánchez y yo mismo hemos manifestado la necesidad de alcanzar un pacto de Estado en materia vivienda.

Ya hubo una crisis del ladrillo; ¿puede haberla del alquiler?

En términos globales, el precio de la oferta de alquiler está todavía un 16% por debajo de los precios de 2007, cuando estalló la crisis, pero es verdad que en determinadas áreas de las grandes ciudades ha experimentado incrementos desorbitados, muy por encima de las posibilidades de las clases medias que tradicionalmente habían habitado esos barrios. Hay que corregir esta deriva para evitar que estalle una crisis del alquiler.

Pero para hacer políticas efectivas de vivienda que hagan frente a esta escalada de precios, necesitamos introducir una mayor transparencia en el mercado con estadísticas propias y que no sean los portales inmobiliarios los que fijen las expectativas de negocio. Y hay que tratar de corregir la escalada de precios por la vía de la oferta.

La mejora de la red de cercanías, de la línea convencional Madrid-Extremadura y del transporte ferroviario de mercancías con acceso a los puertos son líneas prioritarias de actuación

¿En ese sentido va el 'Plan 20.000 viviendas en alquiler asequible'?

Sí, se trata de marcar una dirección, además de una pauta, y creo que lo vamos a lograr. El 'Plan 20.000' tiene una ejecución prevista de cuatro años, pero ya lo tenemos bastante avanzado. De hecho, hemos transferido 21,5 millones de euros a la Entidad Pública Empresarial de Suelo (Sepes) para promover la construcción de más de 5.000 viviendas destinadas a alquiler social, no superior a los 400 euros, en Madrid, Valencia, Sevilla, Ibiza y Málaga, que se sumarán a las 1.540 ya incluidas en el Plan Estatal de Vivienda. Es decir, esto supone que un tercio del 'Plan 20.000 viviendas en alquiler asequible' ya se va a materializar.

Sobre el fin de las concesiones de peaje, ¿tiene decidido el Gobierno qué fórmula va a aplicar para financiar las infraestructuras viarias de alta capacidad?

El notable incremento de la red en los últimos años, y los nuevos tramos que se pondrán en servicio en los próximos, hacen necesario abordar un debate sobre la conservación de la Red de Carreteras del Estado.

Permítame que les ofrezca un dato concreto: en 2009 y 2010, años previos a la crisis, se destinaron a la conservación de la Red de Ca-

rrteras del Estado más de 1.250 M€. Por otro lado, y a pesar que esta ha crecido en 8 años 800 kilómetros, en los últimos ejercicios la dotación presupuestaria ha rondado los 850 millones de euros, una partida muy insuficiente para conservar el conjunto de la red.

Esta situación ha hecho que se haya producido un deterioro de la conservación que ahora obliga a afrontar inversiones cuantiosas en reposición de firmes, lo que habría sido menos necesario con la existencia de una financiación estable para la conservación ordinaria de nuestras carreteras.

Por ello, entiendo que debemos tomar conciencia de la importancia de consensuar un modelo territorialmente equilibrado que garantice la suficiencia de recursos para la conservación de la red de carreteras pues, como he reiterado en otras ocasiones, su mantenimiento no es gratis.

Para abordar este tema, desde el Partido Socialista hemos propuesto recientemente la creación, en el seno de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, de una Subcomisión de Estudio de la Sostenibilidad de la Red de Carreteras del Estado, con el objetivo de contribuir al debate público sobre la materia. Debemos analizar bien la situación y establecer alternativas consensuadas para la sostenibilidad financiera de la conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado.

¿Por qué ha decidido el desvío de vehículos pesados hacia las autopistas?

Para el Gobierno es prioritaria la seguridad. Todas nuestras actuaciones en materia de transporte las queremos abordar con esta prioridad fundamental, conciliando la mejora en este ámbito con los efectos de la aplicación de las medidas necesarias para ello sobre los usuarios.

En este sentido, dentro de la Red de Carreteras del Estado existen carreteras convencionales que soportan un elevado tráfico de vehículos, lo que provoca en ocasiones graves problemas de congestión y seguridad a su paso por distintas comarcas y localidades.

Dicha problemática consideramos que puede ser mejorada si el tráfico de vehículos pesados se desplaza a las autopistas, cuyas características en cuanto a trazado y capacidad son superiores a las de las carreteras convencionales.

El balance que se desprende del desarrollo de este tipo de medidas, en aquellos puntos donde se han aplicado, se ha revelado muy eficaz con un impacto positivo, inmediato y significativo sobre la explotación de las carreteras afectadas. Cabe indicar, como ejemplo, que desde el inicio del desvío de pesados por la AP-68 y su prohibición de circular por la N-232 y la N-124, en los tramos de dichas carreteras a los que afecta la medida, no se ha producido ningún accidente mortal desde el pasado mes de diciembre de 2017 en que entró en vigor.

Por ello, el Ministerio de Fomento tiene previsto proseguir y extender su aplicación en la medida que se alcancen los correspondientes acuerdos para su desarrollo con las administraciones autonómicas.

Se está hablando ya de un nuevo Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), en el que sea posible la colaboración público-privada. ¿En qué va a consistir?

El Gobierno tiene preparado un nuevo Programa de Inversión en Carreteras (PIC) que complementa la inversión prevista vía presupuestos. Ya contamos con una previsión de licitación en 2019 de alrededor de 1.000 millones de euros, que va a suponer una importante inversión adicional en construcción y conservación.

Ya hay dos actuaciones en marcha que se van a llevar cabo por este nuevo PIC (en los tramos de la Autovía A-7 Crevillente – Murcia y Alhama – Murcia) y se está trabajando en otras que estarán listas próximamente.

Frente al planteado por el Gobierno anterior, este nuevo modelo concesional de obra es eficiente y equilibrado, pues supone un menor coste de financiación y se va a materializar a través de la licitación con proyectos constructivos, despejando incertidumbre sobre los costes finales. El plazo para las concesiones se limita a 10 años, lo que implica una menor

incertidumbre financiera y las expropiaciones van a ser abonadas por el Ministerio.

¿Considera que se ha alcanzado ya el ritmo de inversión deseado?

Lo vamos alcanzando. Creo que en los últimos meses se ha realizado un importante esfuerzo por minorar los efectos de tantos años de recortes en la inversión. Prueba de ello es que, en el segundo semestre de 2018, se han licitado casi 6.400 millones de euros, lo que supone un 50% más que en el mismo periodo del año anterior.

Nuestro objetivo era que se aprobaran los Presupuestos Generales del Estado para 2019 y pudiéramos contar con las herramientas adecuadas para mantener este esfuerzo. Esto hubiera hecho posible desarrollar las metas de inversión marcadas.

El Proyecto de Presupuesto del Ministerio para este año contemplaba un incremento del 26,6% de inversión respecto a 2018. Ello nos hubiera permitido disponer de 9.973 millones de euros para inversión pública, 2.097 millones más que el año anterior, lo que representa un esfuerzo inversor del 0,79% del PIB.

Este crecimiento sería seis veces superior al crecimiento nominal de la economía y supondría que la inversión pública recuperaría gran parte del terreno perdido en los últimos años.

Además, con esos presupuestos, se hubiera podido reorientar la política en infraestructuras aumentando la inversión pública para alargar el ciclo económico, lo que supondría 285.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos.

En materia ferroviaria parece que está clara su apuesta por las Cercanías.

Estamos planteando una reorientación de la inversión ferroviaria que se dirija, prioritariamente, hacia las Cercanías y la Red Convencional. Por eso, el Proyecto de Presupuestos multiplicaba casi por 3 la inversión en ellos respecto a 2018. Esto tiene mucho que ver con la idea del Gobierno de revertir el abandono al que ambas habían sido so-

metidas en los últimos años y para tratar de garantizar la conexión y la movilidad interregional.

Se trata de un servicio muy utilizado y valorado por los viajeros y es una pieza fundamental del engranaje de la movilidad de las ciudades.

Una actuación clave al respecto es la adquisición por parte de Renfe de nuevos trenes de Cercanías y Regionales.

Otras de las líneas de actuación que vamos a abordar en materia ferroviaria serán la mejora de los sistemas de Cercanías (núcleos radiales de Barcelona, Girona y Tarragona, Madrid, Cantabria, Asturias, Comunidad Valenciana y País Vasco entre otros), las mejoras necesarias en el tren convencional de la línea Madrid-Extremadura y el impulso del transporte de mercancías con actuaciones de mejora como son los accesos a puertos y terminales.

Por otro lado, seguimos avanzando para cumplir los compromisos existentes en materia de alta velocidad, de cara a la pronta llegada del AVE a Granada, ya en pruebas, la culminación de la línea de alta velocidad a Galicia y los avances en la de Burgos-País Vasco-Frontera Francesa, la de Extremadura o en el Corredor Mediterráneo.

De ahí que, en el proyecto de presupuestos, Adif dispusiera de 1.090 millones de euros, casi un 190% más que en 2018) y Renfe de 263 millones, un 72% más.

Corredor Atlántico y Corredor Mediterráneo... ¿son compatibles?

No sólo son compatibles, sino que el Gobierno los interpreta como una prioridad única. El Corredor Atlántico y el Mediterráneo forman parte de las infraestructuras de integración con Europa. Por eso queremos conectarlos.

En materia de infraestructuras, nosotros tenemos una idea de país que va más allá de la suma de las visiones territoriales. Somos sensibles a la visión que se tiene en el territorio y comprendemos su valor. Pero tengo claro que el Ministerio tiene que aportar algo más: una visión del papel de las infraestructuras



en el equilibrio y la cohesión territoriales, en el derecho a la movilidad de las personas, en la capitalización del país en su competitividad y proyección internacional...

¿Y qué me dice de las perspectivas de Renfe?

Renfe tiene previsto lanzar un Plan Estratégico 2019-2023 que contemple su actividad, su posicionamiento en el mercado y sus retos y oportunidades para hacer frente al proceso de liberalización, en vigor en el transporte de viajeros a partir de 2020.

Sin lugar a dudas, ese plan hará una apuesta decidida por la incorporación de profesionales de distintos perfiles, así como una redefinición de las alianzas, con especial atención a su desarrollo internacional.

Tenemos que pensar que la liberalización de este mercado, aparte de un reto de negocios e ingresos, supone un importante cambio cultural y necesita que Renfe adapte su situación actual a un entorno diferente.

La navegación por satélite también ha llegado al transporte ferroviario y marítimo, este último pionero en adoptarla cuando el GPS se encontraba dando los primeros pasos en los 80. ¿Qué transformaciones prevé su Ministerio en el trans-

porte ferroviario y navegación marítima con la llegada de Galileo?

En ambos modos va a suponer una auténtica revolución también, con mejoras de la seguridad y de la eficiencia.

En ferrocarriles, donde CEDEX, ADIF y Renfe están trabajando intensamente, podemos poner como ejemplo georreferenciar todos los miles de elementos de vía, lo que facilitará el mantenimiento o el tema de las eurobalizas, más relacionado con la seguridad. Otras aplicaciones se basan en proporcionar información en tiempo real para el usuario, o el intercambio de información entre los distintos modos de transporte, en un entorno donde el componente intermodal es cada vez mayor.

Respecto al sector marítimo, las aplicaciones son, de nuevo, múltiples. Puertos del Estado lo emplea para calcular subsidencias en diques, variaciones del nivel del mar, etc., y hay proyectos piloto para mejorar la localización de buques, por poner dos ejemplos.

Pero en el sector marítimo hay que destacar el servicio SaR de búsqueda y rescate, pues supondrá una gran ayuda para SASEMAR. Con Galileo, el tiempo de recepción del mensaje de socorro una vez se activa la radiobaliza será de apenas diez minutos frente

una hora en la actualidad. La precisión será mucho mayor, del orden de metros frente a los 5 km. Y, por último, existe un canal de retorno que es doblemente útil: por un lado, se ha demostrado que la tasa de supervivencia aumenta muy notablemente cuando se tiene la certeza de que tu mensaje de socorro se ha recibido y la ayuda está en camino, por otro se evitará el problema de las falsas alertas que, aunque involuntarias, suponen casi un 90% del total.

Pero ya no me limito a estos dos sectores, va a haber igualmente una revolución en transporte de mercancías peligrosas, en mercancías perecederas, en geodesia, en tecnología de peajes, en el vehículo autónomo, etc.

¿Con qué se queda de este periodo?

Servir a tu país y comprobar que el trabajo que realizas sirve para solucionar los problemas de los ciudadanos compensa cualquier sacrificio. Además, estamos demostrando que somos capaces de llegar a acuerdos, a pactar, a concertar con el resto de fuerzas políticas y, por tanto, que somos el partido mejor preparado para gobernar en un nuevo tiempo marcado por el multipartidismo.