



Raquel Sánchez

Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

“Las infraestructuras y las ciudades tienen que ser instrumentos de cohesión social e igualdad”

■ *Texto: Mitma.*

¿Cómo afronta esta nueva etapa como ministra de Mitma?

La afronto con una enorme responsabilidad. Tengo el honor de dirigir un Ministerio que está llamado a ser un instrumento esencial en la modernización de este país. Vamos a gestionar inversiones que aspiran a transformar España en un país sostenible, cohesionado, verde, digital e igualitario. Es un reto inmenso al que voy a dedicar todo mi esfuerzo.

Usted ha sido alcaldesa de Gavá durante años, ¿cree que su experiencia municipalista puede ayudar a acercar la gestión de este Ministerio a los ciudadanos? ¿Por qué?

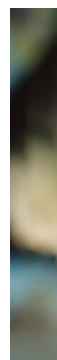
Quien ha tenido el honor de representar a sus vecinos sabe lo que el cargo de alcalde o alcaldesa representa. Implica buscar constantemente soluciones a los problemas de tus conciudadanos y no cesar nunca en el empeño de mejorar su calidad de vida. Esa actitud me ha acompañado siempre y me seguirá guiando en el Ministerio. Las personas han de estar en el centro de cualquiera de nuestras intervenciones.

¿Cuáles son las líneas de actuación prioritarias que seguirá el Ministerio?

Ha habido un cambio de paradigma en este Ministerio. Las infraestructuras han dejado de ser un fin en sí mismas para convertirse en un instrumento para facilitar derechos. El objetivo ahora es garantizar derechos como el de la movilidad o el de la vivienda, con la sostenibilidad como denominador común de todas nuestras actuaciones. En consecuencia, una movilidad descarbonizada y respetuosa con el medio ambiente, que tiene al ferrocarril como protagonista, y una política de vivienda centrada en poner en pie un parque público que había sido desmantelado y en la rehabilitación.

¿Es posible gestionar la obra pública con perspectiva de género?

No es que sea posible; es que es imprescindible. Y no solo en la obra pública, sino también en la movilidad. Las necesidades no son idénticas para hombres o mujeres, y, por supuesto, en el urbanismo y en el



“El objetivo es garantizar derechos como el de la movilidad o el de la vivienda, con la sostenibilidad como denominador común”

diseño de nuestras ciudades y pueblos, que ya no pueden estar al servicio de un modelo productivo que giraba en torno a la parte masculina de la población. Tenemos que conseguir que las infraestructuras y las ciudades sean instrumentos de igualdad y de cohesión social.

¿Qué importancia otorga a la política de vivienda? ¿Será la futura Ley de Vivienda uno de los grandes logros de este Ejecutivo?

Le doy una importancia primordial porque la vivienda es el eje del Estado del Bienestar y, junto al trabajo, es uno de los dos grandes pilares sobre los que se asienta nuestra condición de ciudadanos. Disponer de una vivienda digna a precios asequibles es un derecho fundamental que da sentido a otros, como el de la libertad, la intimidad o la seguridad. La Ley de Vivienda saldrá adelante y será un logro de país más que de Gobierno.

¿Qué reformas son necesarias para enfrentar la emergencia climática?

La emergencia climática es el principal desafío al que se enfrenta no ya España sino el conjunto de la humanidad. Serán necesarias acciones globales, pero hemos comprendido que la sostenibilidad comienza en un ámbito tan modesto como es el local. Todo suma: un transporte público descarbonizado, viviendas energéticamente eficientes, una planificación urbana verde y resiliente y un decidido impulso a la economía circular. Tenemos un compromiso marcado en la Ley de Cambio Climático: reducir un 23% las emisiones de gases de efecto invernadero en 2030.



“La seguridad, la sostenibilidad social, económica y ambiental, la digitalización y la igualdad son las palancas en las que nos apoyamos para conseguir la movilidad del futuro”

Próximamente verá la luz la Ley de Movilidad Sostenible. ¿Cuál es el espíritu de esta ley?

Esta Ley recoge el cambio de paradigma del Ministerio. Ese es su espíritu, abordar una profunda transformación en la que la mera provisión de infraestructuras y servicios de transporte no es un fin en sí mismo, sino un medio para garantizar a todos y todas la movilidad, como un derecho, es decir, que la ciudadanía se encuentre siempre en el centro.

Esta nueva orientación enfocada en el ciudadano se basa en la seguridad, la sostenibilidad social, económica y ambiental, la digitalización y la igualdad. Éstas son las palancas en las que nos apoyamos para conseguir la movilidad del futuro, para la que es imprescindible abordar la descarbonización y asumir el papel protagonista que ha de tener la tecnología.

Es una Ley para:

- Fomentar la movilidad sostenible, la movilidad activa y ciudades más humanas.
- Garantizar una planificación rigurosa de las infraestructuras que asegure un mayor retorno de las inversiones a

la sociedad, a la vez que refuerza los mecanismos de transparencia, participación y rendición de cuentas.

- Apoyar la digitalización y la innovación.
- Abordar mejoras en la sensibilización y formación de profesionales del transporte y de la población en general.
- Aportar ayudas al transporte urbano colectivo de viajeros con criterios objetivos, homogéneos, equitativos y predecibles, que fomenten un mejor desarrollo de las políticas del transporte urbano que recaen en las entidades locales.
- Establecer mecanismos de gobernanza, coordinación y cooperación de las tres administraciones con competencias en transporte y movilidad, así como instrumentos para la participación de la sociedad en su conjunto.

En definitiva, una Ley que responderá mejor a las necesidades reales de los ciudadanos y ciudadanas y a los retos a los que nos enfrentamos.

Mitma es responsable de las mayores inversiones del PRTR y manejará directamente unos 17.000 millones de euros de los fondos Next Generation UE: En el marco de este Plan, ¿cuáles son las inversiones clave y sus objetivos?

Efectivamente, Mitma lidera las dos principales inversiones del Plan: “la movilidad sostenible” y “las actuaciones en vivienda y regeneración urbana” en colaboración con el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Ambas inversiones totalizan más de 20.000 millones de euros, casi el 30% de todas las inversiones del Plan, de los cuales en Mitma se gestionan casi 17.000 millones de euros, la cuarta parte de todo el PRTR.

Los grandes objetivos del Plan coinciden con los grandes objetivos del Gobierno: avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada territorial y socialmente, y más igualitaria. Por tanto, con el Plan reafirmamos los objetivos y reformas en los que ya veníamos trabajando, además de aprovechar la capacidad del Ministerio para gestionar grandes

proyectos y su experiencia en los fondos europeos.

Por un lado, contamos con la **movilidad sostenible**, la **mayor inversión del Plan que cuenta con más de 13.000 millones de euros**. Con esta inversión buscamos modernizar, digitalizar y mejorar las infraestructuras claves del transporte, completar los corredores ferroviarios como vertebradores de movilidad, mejorar la intermodalidad y la logística y dar un impulso definitivo a la sostenibilidad y digitalización del transporte urbano y la movilidad activa.


La **segunda de las inversiones de todo el Plan son las actuaciones en vivienda y regeneración urbana que movilizará 6.820 millones de euros** en programas de rehabilitación energética e integral de viviendas, barrios en entornos urbanos y rurales. Los objetivos que buscamos son la protección y el incremento de la vivienda en alquiler social, la rehabilitación de viviendas y edificios públicos, la regeneración y renovación urbana y buscamos un horizonte de actividad y empleo equilibrado del sector, sustentado en las necesidades de las familias y la calidad de vida de nuestras ciudades.

En definitiva, objetivos concretos que conseguiremos alcanzar con reformas e inversiones avaladas por la Comisión Europea y que nos permiten impulsar la recuperación económica y del empleo, basada siempre en un crecimiento sostenible y equitativo y en la transformación de nuestra economía para construir un país más verde, digitalizado, innovador y cohesionado social y territorialmente en el que nada ni nadie quede atrás.

¿Es posible humanizar una gran urbe?

Por supuesto que es posible. Una de los primeros aspectos sobre los que debemos reflexionar es: ¿para quién están pensadas las ciudades? Lamentablemente, en muchos casos la respuesta no es para las personas que las habitan sino para los coches. Tenemos que transformar las ciudades, humanizarlas.





“La Agenda Urbana Española y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada son herramientas transformadoras para los entornos urbanos y ponen al ciudadano en el centro”

Desde este Ministerio, que concebimos como el Ministerio de las ciudades llevamos tiempo trabajando en diferentes líneas de trabajo para conseguir, de la mano de las entidades locales, esa transformación.

Contamos con la Agenda Urbana Española, una hoja de ruta que, con una visión integral, trata de apoyar a las ciudades para dirigir las políticas municipales hacia urbes más amables, más confortables y más humanas. También contamos con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y con la Ley de Movilidad y Financiación del Transporte. Ambas son herramientas transformadoras también para los entornos urbanos, poniendo siempre al ciudadano en el centro.

Y contamos con la inestimable ayuda que nos proporcionan los fondos europeos, tanto en el apoyo económico como en la alineación de nuestras políticas con los objetivos marcados desde Europa.

¿Cómo se propone aumentar la cuota que hoy representa el ferrocarril en el transporte de mercancías para cumplir los objetivos de descarbonización?

Desde el Ministerio hemos realizado una serie de consultas al sector sobre las medidas necesarias para la mejora del transporte ferroviario de mercancías.

En paralelo hemos elaborado unos mapas de tráfico ferroviario actual y potencial sobre el cual hemos elaborado un catálogo de medidas priorizando las secciones

o tramos de la red con mayor tráfico, así como las medidas más eficientes para el sector.

Este trabajo, conjuntamente al avance de las obras en los Corredores Mediterráneo y Atlántico, son el fundamento del futuro crecimiento del transporte de mercancías por ferrocarril.

La intermodalidad es una prioridad también en el transporte de personas. ¿Supondrá una mayor inversión en Cercanías?

Las cercanías son el servicio ferroviario más utilizado en nuestro país, desplazan a más de 500 millones de viajeros anuales y representan cerca del 90% del conjunto de usuarios de ferrocarril.

Por este motivo, por su relevante papel como uno de los modos de transporte urbano menos contaminantes, dentro del Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia hemos recogido una serie de inversiones por valor de 1.600 millones de euros que suponen un cambio de orden de magnitud respecto a las realizadas en las últimas dos décadas.

En esta línea, los servicios ferroviarios sometidos a Obligaciones de Servicio Público (OSP) tienen un papel esencial en la movilidad, tanto de nuestras principales áreas metropolitanas, como del resto del territorio; como bien demuestran las cifras de usuarios de dichos servicios.

Desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destinamos anualmente más de 970 millones de euros para cubrir el déficit de explotación de los servicios ferroviarios sometidos a OSP competencia de la Administración General del Estado y que esta cifra aumenta hasta los 1.210 millones de euros si contemplamos también los servicios correspondientes a Cataluña, competencia de la Generalitat, pero financiados a través de los Presupuestos Generales del Estado. Esto pone de manifiesto el compromiso de la admi-

nistración con estos servicios tan esenciales para la movilidad cotidiana.

No obstante, es importante tener presente que los ferrocarriles, por sí mismos, no solucionan todas las necesidades de movilidad de la ciudadanía, por ello es necesaria la intermodalidad. Así, para que el sistema ferroviario español alcance mayores cuotas de mercado de viajeros y mercancías, debemos trabajar coordinados en todos los medios de transporte y perseguir una visión común: mover personas de la manera más satisfactoria posible.

Debemos ser capaces de poner en el corazón de nuestro sistema de movilidad al usuario, identificar sus necesidades, anticiparnos a las mismas y diseñar el sistema en base a ellas de manera complementaria a los requisitos clásicos de fiabilidad, disponibilidad, seguridad, accesibilidad y mantenimiento sostenible de cada medio de transporte por separado y dar una respuesta coordinada, ajustada e individualizada a cada población.

¿Cuándo se completarán los Corredores Atlántico y Mediterráneo?

Los compromisos europeos están marcados para 2030. No obstante, a lo largo de estos tres años hemos podido comprobar como no es necesario tener los Corredores completamente finalizados para que la ciudadanía comience a percibir sus beneficios.

En estos últimos 3 años, el Corredor Mediterráneo ha aumentado su longitud en 233 kilómetros tras haber puesto en servicio el AVE a Granada, el tramo Alcudia-Moixent, la variante de Vandellós y la conexión entre Monforte del Cid y Beniel -correspondiente al AVE a Elche y Orihuela- donde además de mejorar radicalmente las conexiones alicantinas, hemos puesto en valor la primera parte del trazado del AVE a Murcia, y nos permite continuar con las obras hacia Almería y Granada. Además, ya tenemos licitado también el cambio de ancho entre Castellón y Tarragona, que será una de las actuaciones de mayor relevancia para el desarrollo del Corredor como eje estratégico para el fomento del



transporte por ferrocarril y el desarrollo socioeconómico del arco mediterráneo y su área de influencia.

En el Corredor Atlántico, por su parte, acabamos de ampliar la definición del mismo para que incluya a Galicia y a Asturias y que así estas Comunidades se puedan beneficiar de los fondos para la mejora de las redes.

Estos ejemplos no son, ni mucho menos, todas las actuaciones que tenemos en marcha, pero sin duda constituyen algunos de los retos más importantes para la mejora y puesta en valor de la red ferroviaria.

¿La alta velocidad terminará con la estrella de la aviación? ¿Son modos de transporte incompatibles?

Creo que esta pregunta tiene mucho que ver con la intermodalidad de la que antes hablábamos y con el valor del tiempo para cada persona.

En los modelos de reparto modal de viajeros tren-avión existe el llamado "efecto de las tres horas". Por debajo de las tres horas de viaje, la cuota de participación



del tren es superior al 80% en el conjunto de la oferta tren y avión. En esos casos la estrella absoluta ha sido y será siempre el tren. No obstante, si se superan las 3 horas la cuota del ferrocarril se empareja a la del avión para ir decreciendo a medida que aumenta el tiempo de viaje. Pero este efecto no significa que sean modos de transporte incompatibles. Simplemente responden a necesidades distintas.

En esta línea hemos venido avanzando con el cambio de concepción que hemos realizado en el Ministerio al volver la mirada a la movilidad en vez de a las infraestructuras.

¿Qué ventajas tendrá para el usuario la liberalización ferroviaria?

Desde el Ministerio, esperamos que la liberalización sea la principal herramienta para aumentar la intensidad de uso de la red. Como se puede apreciar en los estudios que la CNMC ha desarrollado sobre la liberalización y la experiencia en otros países, ésta ha provocado los siguientes efectos:

- Un aumento sensible de la demanda de los servicios ferroviarios;

- Una mayor actividad en la red ferroviaria, en términos de tren-km producidos;
- Una reducción de los precios para los usuarios finales; y
- Una mejora de la calidad de los servicios en diferentes aspectos, tales como la modernización del material rodante o una mayor oferta de servicios, entre otros.

Desde el punto de vista del reparto modal, parte del aumento será por demanda inducida, es decir, usuarios que no viajaban y que se animarán a acercarse al ferrocarril debido a la percepción de una mejor oferta más conveniente para ellos, y otra parte será por la captación frente a otros medios de transporte, donde esperamos rebajar la cuota de participación del transporte privado.

La existencia de nuevos servicios, como el Avlo de Renfe, y nuevos actores como Ouigo e Ilsa, ofrecerán a los usuarios una nueva opción de viaje más barata y aumentarán la oferta de movilidad ferroviaria. ■