

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

“Para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento y para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde el Ministerio en relación con la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19”

**Comisión de Transportes, Movilidad y
Agenda Urbana del Senado, 03/06/2020**

INTERVENCIÓN

Comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado para informar, en primer lugar, sobre las líneas generales de la política del Departamento previstas para la actual Legislatura y, en segundo lugar, para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde el Ministerio en relación con la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Lo hago a petición propia pero también a petición de los grupos mencionados por el presidente.

1. MENSAJE DE CONDOLENCIAS Y AGRADECIMIENTO GENERAL

Antes de entrar en el contenido de las comparecencias, quiero expresar todo el apoyo del Gobierno y del Departamento que dirijo en particular a quienes han perdido a sus seres queridos o se han podido ver afectados de cualquier forma por esta pandemia.

De igual manera, quiero manifestar el agradecimiento a todos los trabajadores y trabajadoras, muchos de ellos empleados públicos, que han estado y siguen estando en primera línea, para dar lo mejor de sí mismos, tanto para vencer al virus como para mantener la actividad de nuestra sociedad. Y quiero hacer una especial mención a todos los trabajadores del sector transportes, que están permitiendo, con gran profesionalidad, mantener la actividad indispensable que necesita nuestro país.

Del seguimiento y la gestión de todas estas actuaciones relacionadas con el Covid-19 hablaremos en la segunda parte de esta comparecencia.

También quisiera referirme, tras el descarrilamiento que se produjo en el día de ayer en el Alvia Ferrol-Madrid, entre Carbajales e Hiniesta, en Zamora, por la colisión con un vehículo que cayó desde un paso superior a la vía, y que produjo el fallecimiento del conductor de este vehículo y de uno de los maquinistas, a los que quiero transmitir mi pésame a sus familias y la pronta recuperación del otro maquinista afectado.

2. LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DEL DEPARTAMENTO

Comienzo con el primer bloque, el dedicado a las líneas generales de la política del Departamento. Sin lugar a dudas, nuestro deseo hubiera sido el de comparecer antes para tratar este tema, como ya hice en el Congreso, pero la crisis sanitaria lo ha aplazado.

Como es obvio, esta crisis está condicionando, en algunos casos de manera muy notable, la consecución de los principales objetivos que nos marcamos para la Legislatura. Pero su esencia permanece intacta y, en aquellos casos en los que hay cierta afección, esperamos que las líneas de trabajo puedan ser retomadas lo antes posible.

Tal y como Sus Señorías conocen, tenemos la responsabilidad de dos grandes áreas políticas: de un lado, el transporte y la movilidad y, de otro, la vivienda, todas ellas con un importante peso económico y social.

En particular, tienen gran trascendencia en la lucha contra el cambio climático, la cohesión social y el incremento de la productividad de la economía.

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.

Durante esta crisis sanitaria, hemos sufrido mucho, pero podemos ver resultados. La intensa actuación del Ministerio en materia de transportes y movilidad, que les relataré más adelante, ha sido clave para salvar vidas.

La seguridad sanitaria y la reducción del número de contagios es una de las bases fundamentales para garantizar la recuperación.

Para una recuperación económica rápida, sólida e inclusiva, el Gobierno de España está elaborando un Plan de Inversión y Reformas a dos años vista, que va a conectar los objetivos de largo plazo de la economía española, como es el cambio del modelo productivo, con la creación de actividad económica y empleo a corto plazo. Todo ello alineado con los objetivos de política económica de la UE y el Plan de Recuperación Europeo.

En dicho Plan de inversión y reformas el papel del Ministerio que dirijo tendrá un papel importante.

En el contexto de ese nuevo Plan hay políticas que tienen un gran efecto tractor sobre la actividad económica y que se enmarcan en algunas de las propuestas que hemos trasladado ya para intentar abrirse paso en el plan de reconstrucción europeo. En concreto planteamos 4 bloques, uno que tiene que ver con el acceso a la vivienda:

- Un Plan de rehabilitación de edificios y eficiencia energética.
- Un Plan de vivienda en alquiler.
- Un Programa de acceso a la vivienda.

Otro Plan que tiene que ver con:

- Un Plan de impulso a la digitalización y sostenibilidad de la cadena logística para el transporte y distribución de mercancías.
- Un Plan de choque de movilidad sostenible en los entornos urbanos y metropolitanos.
- Y, por último, un Plan de Choque de Refuerzo de la Seguridad y Conservación de las Infraestructuras y Servicios de Transporte.

2.1. Balance 2018-2020

Retomando el hilo de la intervención debo recordar que, cuando llegamos al Gobierno, nos encontramos con grandes retos pendientes en el entonces Ministerio de Fomento. Como contrapunto a esta situación, en los 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, entre los que querría resaltar los siguientes:

- En primer lugar, en materia de planificación, sentamos las bases para los instrumentos sobre los que se articulará la nueva Legislatura, como contaré más adelante. Son la Agenda Urbana y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.
- Por otro lado, pensando que el gran objetivo es el usuario, hemos materializado nuestra apuesta por la movilidad como derecho, 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.

- Formalizamos el contrato de Obligaciones de Servicio Público Ferroviario y pusimos en marcha el plan de renovación del material rodante del Grupo Renfe.
- Hemos impulsado las actuaciones en materia de carreteras, con más de 200 km en servicio de nuevos tramos, duplicaciones, acondicionamientos o variantes, entre ellas la variante de Vallirana, el acondicionamiento de la N-232 en Ráfales o la autovía en el Puerto del Monrepós en Huesca.
- En ferrocarriles, hemos reorientado las inversiones ferroviarias hacia la conservación y las cercanías, como la modernización integral del túnel de Recoletos en Madrid o las numerosas actuaciones en el ámbito de Rodalies.

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, y el tramo del Corredor Mediterráneo entre Variante de Vandellòs y Camp de Tarragona.

- Se ha puesto en marcha la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, ordenando la entrada de nuevos operadores, con el fin de facilitar el acceso a la red de toda nuestra población, incrementando las frecuencias y optimizando la enorme inversión realizada, con criterios de máxima eficiencia y de excelencia en el servicio.
 - Hemos conseguido desbloquear e impulsar con actuaciones ya en marcha el estratégico proyecto de la Estación de Chamartín y su entorno, una actuación que llevaba bloqueada décadas y que permitirá crear la mejor terminal ferroviaria para la movilidad del siglo XXI.
 - 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. 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 e inspección de puentes; 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, ejecución y mejora de los programas de ayudas previstos en el Plan Estatal.
 - La aprobación de la Agenda Urbana Española.
 - 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, amplía la duración de los contratos existentes y establece un tope máximo de incremento de la renta conforme al IPC.
 - 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 viviendas.
 - Y la mejora de la regulación técnica de la edificación en materias tan importantes como la eficiencia energética.
- Por otra parte, gracias al trabajo realizado el Gobierno aborda la última fase para culminar 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 el cumplimiento de los principios establecidos por la Comisión Europea.
- 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.
- 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.

2.2. Referencia al Discurso de Investidura y a la Declaración de Emergencia Climática

Para esta Legislatura, 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.

Aquí quiero hacer una mención al Ingreso Mínimo Vital, un hito histórico para nuestro Estado del Bienestar, medida aprobada la semana pasada, de alto impacto, que acerca a nuestro país a los sistemas de bienestar más avanzados de Europa.

4. Encarar también 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.

En su Discurso de Investidura, como consecuencia de esta reorientación, 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 haya pasado a ser la de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, porque refleja de mejor manera las prioridades que nos hemos marcado como Gobierno.

2.3. Nueva orientación del Ministerio

Hasta hace muy poco, 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. Y, de hecho, lo hemos podido ver durante la gestión de la crisis del coronavirus, en la que la política de transporte y de ayudas a la vivienda está teniendo gran protagonismo.

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

Ello implica poner al usuario en el centro de la política de infraestructuras del transporte y, por consiguiente, significa priorizar las Cercanías, la intermodalidad y la innovación tecnológica. 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 palanca fundamental en la generación de valor.

2.4. Agenda Urbana y Vivienda

2.4.1. *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, el primero de los dos grandes instrumentos que estructurará la gestión del Departamento será, como les decía al comienzo de esta 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.

La Agenda apuesta por un modelo territorial y urbano que se inspira en el principio del desarrollo territorial y 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.

Así, vamos a impulsar su implementación efectiva a nivel municipal, que es el más relevante, y visibilizaremos la metodología y la forma de realizarla para todas las administraciones locales que quieran comprometerse con el plan de acción de la Agenda Urbana Española. Nuestra ambición es 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 merecen a las Comisiones Multilaterales y Conferencias Sectoriales.

Un ejemplo de esto es el acuerdo para la creación del Foro Ciudades con la FEMP el pasado mes de febrero, 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 Ministerio 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 poblaciones, 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 objeto de favorecer la transparencia y la eficacia en la gestión pública.

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

Trabajaremos por 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:

- En primer lugar, un Plan de Rehabilitación, con el objetivo de 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, en segundo lugar, 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 es el 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 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 contribuirá 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 permitir que vuelvan a repetirse.

En esta misma dirección, estamos desarrollando 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.

En breve presentaremos 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, pero coincidió con la expansión del virus y por lo tanto ahora que estamos controlando la pandemia, lo haremos público.

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 exclusivamente 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 de desahucios.

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

Por ello impulsaremos iniciativas 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.

2.4.3. 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, y cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible que nos hemos marcado.

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.

2.5. 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 quiero destacar 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 de transporte, 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 ni territorios pueden quedar 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 tienen competencias en materia de movilidad.

Por ello, la Estrategia se concibe con un “enfoque integrador” de todas las acciones que desarrollen unas y otras administraciones, 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.

2.5.1. 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, cuyo anteproyecto prevemos poder presentar a finales de este año.

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 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 servicios de transporte 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, creo que les interesa a los españoles, y nos esforzaremos en alcanzar junto con todas las fuerzas políticas que estén dispuestas a ello.

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

De forma integrada en esta Estrategia de Movilidad, estamos desarrollando los instrumentos de planificación pendientes de los distintos modos de transporte, pues es muy importante trabajar con una planificación rigurosa. Así, estamos poniendo:

- En carreteras, el Plan Estratégico.
- En ferrocarriles, la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias.
- En puertos, el nuevo Marco Estratégico.
- En aeropuertos, el nuevo Dora 2022-2026.
- Y en navegación aérea, el nuevo Plan de Vuelo 2025 de Enaire.

2.5.3. Proceso de liberalización ferroviaria

Seguiremos trabajando, además, en el proceso de liberalización ferroviaria, donde debemos estar satisfechos por la alta participación y elevadísima demanda para optar a los paquetes definidos en la oferta de capacidad que hemos realizado, que sin duda ha resultado más que atractiva.

El éxito de este proceso es el camino para rentabilizar unas infraestructuras que han supuesto una gran inversión pero que están infrautilizadas, al tiempo que beneficiará también al usuario, que podrá acceder a más y mejores servicios y a unos

precios más bajos y permitirá que la movilidad sea medioambientalmente más sostenible.

El procedimiento de adjudicación de capacidad marco ha culminado recientemente con la firma de los correspondientes acuerdos marco entre el Administrador de Infraestructuras y los distintos operadores que han resultado adjudicatarios, lo que marca un hito fundamental en el proceso de liberalización ferroviaria del país, y que además supone un éxito por el hecho de que van a coexistir tres operadores distintos en la misma red.

2.5.4. Plan de Cercanías 2020-2025

También en Cercanías, 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.

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 universal y calidad del servicio.
- Y el cuarto es facilitar la movilidad antes y después del viaje.

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

Otro importante hito en la Legislatura será la adaptación a la nueva regulación del paquete de movilidad de la UE, que va a suponer una reforma normativa de calado para los profesionales del transporte por carretera tanto en España como en el resto de la UE en los próximos años, puesto que mejorará sus condiciones laborales, modificará y garantizará un mejor control de las normas especiales en el transporte internacional y actualizará las disposiciones sobre el acceso al mercado del transporte.

2.5.6. 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 estratégicos de este plan de acción para la mejora de la seguridad, integrándolos dentro de nuestra estrategia de movilidad, como ya antes he comentado.

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

También hemos puesto 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 hasta ahora están separadas.

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.

2.5.8. 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 y es la principal causa de contaminación atmosférica en núcleos urbanos en Europa.

En este sentido, tenemos que fomentar otros modos de transporte menos contaminantes, como es el caso de la bicicleta, de la que hoy precisamente se celebramos el Día Mundial. Para ello, estamos desarrollando un plan de fomento de su uso instalando aparcabicis en las estaciones de cercanías. Además, próximamente vamos a reunirnos con los integrantes de la Mesa de la Bicicleta.

Entre otras medidas para el cumplimiento de este objetivo, también estamos impulsando un proyecto fruto de la innovación pero que ya se ha materializado, con una visión muy ambiciosa: la instalación de puntos de carga de coche eléctrico en las estaciones ferroviarias o cualquier punto próximo a la red ferroviaria, que posibilitará la recarga de vehículos eléctricos aprovechando, además, la energía generada en el frenado de los trenes, en esa visión integradora del transporte multimodal más sostenible.

2.5.9. 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 que he enumerado hasta ahora, para lo que hemos puesto en marcha el Plan de transformación digital.

2.5.10. Carreteras

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

Comenzando por las carreteras, 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.

Asimismo, 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. Hemos avanzado en estos meses para cerrar con el Ministerio de Hacienda y las autoridades europeas (*Eurostat*) un modelo que equilibra los riesgos y que posibilitará desarrollar proyectos concretos en breve plazo.

2.5.11. Infraestructuras ferroviarias (ADIF y SGI)

En el caso de las infraestructuras ferroviarias, análogamente a lo que sucede en el caso de las carreteras, la seguridad es uno de los pilares básicos, por lo que priorizaremos la conservación de la red, reposición de sus activos, y adaptación a los efectos del cambio climático.

Asimismo, seguiremos impulsando los trabajos para completar los grandes ejes de alta velocidad en marcha, como la conexión con Galicia, Murcia, la Y Vasca, Asturias, Burgos, el eje Plasencia-Badajoz o el Corredor Mediterráneo.

Otra cuestión primordial es continuar acometiendo las mejoras de accesibilidad en estaciones, porque no entendemos la movilidad si no es inclusiva y universal.

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.

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 Ministerio.

2.5.12. Servicios ferroviarios (Renfe)

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 de largo recorrido.
- 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, que obviamente ahora vamos a actualizar, están la implantación de la nueva plataforma de movilidad “Renfe as a Service” (RaaS) y la internacionalización de la compañía.

Otro importante aspecto en el que seguimos trabajando es la renovación del material rodante. En concreto, y pese al parón que se ha producido por la pandemia, puedo anunciar que en pocas semanas (antes de agosto), se va a producir la adjudicación del concurso de los trenes de Ancho Métrico para renovar el material de las antiguas líneas de FEVE de Asturias, Cantabria, Galicia, Castilla y León y Euskadi.

Por último, en lo que respecta a Renfe, en breve plazo vamos a poner en marcha la nueva página web, más intuitiva, más accesible y más eficaz para todo el mundo.

2.5.13. Puertos

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.

Dentro de la nueva economía verde, estamos avanzando en la iniciativa para dotar de suministro eléctrico a los buques atracados, evitando emisiones al apagar sus motores auxiliares.

Asimismo, en relación con nueva economía 4.0, lanzaremos en breve la primera convocatoria oficial del Fondo Puertos 4.0.

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.

Estamos trabajando para la puesta en marcha un Plan de Inversiones Productivas, que movilizará 4.000 millones en 5 años y, asimismo, 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 426 millones de euros.

Para finalizar las cuestiones marítimas, quiero recordar el papel esencial que se desarrolla desde la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR. 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 desarrollará la actividad de Salvamento Marítimo en el periodo 2019-2021.

2.5.14. Aeropuertos (Aena)

En lo que respecta a Aena, a pesar de esta considerable disminución de la actividad, que ha sido casi total, y de algunas previsiones que apuntan a que la recuperación de los niveles de tráfico aéreo del año 2019, no se producirán, dicen algunos, hasta el año 2022 o, incluso, en 2023, sin embargo, el gestor aeroportuario mantiene vigentes sus compromisos de inversión del primer periodo DORA 2017-2021.

Por ello, Aena va a reactivar las inversiones paralizadas por la Declaración del Estado de Alarma como consecuencia del COVID-19, aunque en algún caso, pueda haber retrasos de inversiones previstas para 2020 que pasarán a 2021.

Además, Aena sigue considerando que los grandes proyectos de ampliación previstos para el segundo DORA 2022-2026, principalmente las considerables inversiones previstas para las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, seguirán siendo necesarios, aunque los efectos de la crisis del COVID-19 sobre el volumen de pasajeros en los próximos años puede llevar a que el plazo de inicio se dilate más allá del 2022.

Aena también mantendrá vigentes sus principales líneas estratégicas que pondrán el foco de atención en las actuaciones en materia de sostenibilidad e innovación.

En lo que respecta a la sostenibilidad, los esfuerzos de Aena se centrarán en el impulso a hacia una “recuperación verde” para el sector del transporte aéreo, priorizando 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, entre lo que se encuentra el Plan Fotovoltaico.

Por otro lado, la innovación y el uso de la tecnología serán las herramientas principales que permitirán a los aeropuertos y al transporte aéreo en general, afrontar los retos de los próximos años en la época POST-COVID. Este reto implicará desarrollar una nueva forma de relacionarse con los pasajeros en un marco de nueva normalidad, en el que la transformación digital de los negocios tradicionales de los aeropuertos será fundamental.

Otras líneas de trabajo en materia de innovación y transformación digital son las iniciativas para el uso de drones en operaciones aeroportuarias de gestión y mantenimiento, las torres remotas y la digitalización de los procesos de relación con los clientes, sean internos o externos, que redunden en una mejora de su experiencia.

2.5.15. 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.
- Promover el desarrollo del sector de los Drones.
- Y, por último, seguir acometiendo la transformación cultural y modernización de esta empresa.

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, y con

el que ENAIRE se adaptará al nuevo escenario de la aviación y el transporte aéreo tras el Covid-19 y posicionará a nuestro gestor nacional de navegación aérea en el entorno internacional.

2.6. Otras medidas transversales

2.6.1. Régimen postal

Por lo que se refiere a los servicios postales, me complace anunciarles que el Colegio de Comisarios de la Unión Europea adoptó, el pasado 14 de mayo, una Decisión declarando compatible con la normativa comunitaria la propuesta Plan de prestación del servicio postal universal en España que remitimos formalmente en diciembre del pasado año. El Plan será tramitado por este Ministerio con la máxima celeridad de forma que pueda ser aprobado lo antes posible. Esto es algo que venimos esperando hace ya mucho tiempo y que sus señorías venían preguntando.

De esta forma se asegurará una adecuada y estable financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio, de manera que el cumplimiento de estas obligaciones no ponga en riesgo la viabilidad económica de Correos como empresa que compite en un mercado ya completamente liberalizado. Con ello, pondremos fin al largo periodo de “interinidad” en el cumplimiento de los compromisos del Estado con Correos recogidos en la Ley Postal y no desarrollados hasta la fecha.

Resolver satisfactoriamente la cuestión de las relaciones financieras entre el Estado y Correos es un asunto central para asegurar un sector postal saneado y eficiente en España. A ello irán encaminados nuestros esfuerzos, porque somos conscientes de que un servicio universal de calidad es condición necesaria para un mercado postal moderno y eficiente.

2.6.2. Instituto Geográfico Nacional

Asimismo, este año se cumple el 150 aniversario de la creación del Instituto Geográfico Nacional, con motivo del cual vamos a retomar, cuando las circunstancias lo permitan, la realización de una serie de actos conmemorativos, destinados a reforzar el conocimiento de la labor de esta institución por la sociedad.

Desde esta institución, continuaremos desarrollando e impulsando proyectos ya en marcha, de gran relevancia para la innovación y el avance científico en materia geográfica y cartográfica, y que permitirán una importante mejora en los servicios que presta.

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 IGN y del propio Ministerio en los programas de la Unión Europea relacionados con los sistemas de navegación por satélite Galileo y Egnos, o por otro lado en el sistema de observación de la tierra Copernicus, con los que se están desarrollando por ejemplo los proyectos de conducción autónoma o el control del impacto del Cambio Climático en nuestro territorio comunitario, entre otras muchas.

2.7. Cierre

Concluyo ya este primer bloque, 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, dentro de los que se enmarcan todas las actuaciones concretas que les acabo de enumerar, para las que sin duda se requiere la máxima implicación de todo el personal del Ministerio y de sus empresas dependientes:

- 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.

3. ACTUACIONES LLEVADAS A CABO EN RELACIÓN CON LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19

La segunda parte de esta comparecencia, tal y como también ha sido solicitada, es la dedicada a describir las actuaciones llevadas a cabo en relación con la crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19.

3.1. Motivación de las medidas adoptadas

Con anterioridad a la explicación de cada una de las decisiones adoptadas en las diferentes áreas bajo mi responsabilidad, quisiera compartir con ustedes el ánimo que las ha inspirado.

Mejorar la lucha contra la pandemia tanto en lo que se refiere a disminuir el riesgo de contagios, como en lo que atañe a preservar lo que podamos la actividad productiva, asegurar el abastecimiento de productos básicos a los ciudadanos, aliviar al conjunto de los ciudadanos, con especial atención a los más vulnerables, protegiendo rentas y buscando la liquidez de las empresas, y preparar el camino de una pronta y firme reconstrucción económica y social del país. Esto es lo que nos ha animado.

De eso se trata desde que el 14 de marzo pasado declaramos el Estado de Alarma, con el apoyo en esa ocasión de la gran mayoría de los grupos aquí representados.

Y esas, por tanto, deben ser también las coordenadas y los objetivos de todo debate y de toda comparecencia porque lo que está en juego es la batalla contra el virus, la salud de los españoles y el futuro económico y social de España. Es muy importante que todos tengamos muy presente qué es lo que está en juego.

No podemos seguir en un clima de crispación permanente y de incitación al enfrentamiento, como el que estamos viviendo, mientras nos toca luchar a la vez contra esta terrible pandemia. Se puede hacer oposición sin degradar, ni insultar, ni cosificar al adversario. Aunque hemos tenido avances muy importantes en este último mes gracias al sacrificio de los ciudadanos, tampoco podemos relajarnos. La victoria no está garantizada.

Y asegurar y garantizar esa victoria no es sólo cosa de un Gobierno, es un desafío que nos interpela a la sociedad en su conjunto y, muy particularmente, a la

representación política en tanto que son responsables de gestionar o fiscalizar la gestión en cada ámbito administrativo.

Senadores y Senadoras, señorías, esta pandemia nos va a colocar a todos y cada uno en su sitio porque exige lo mejor de nosotros mismos. Ese será el prisma con el que nos mirarán, nos están mirando ya nuestra población, las generaciones venideras y ese el baremo con el que se nos va a juzgar.

Tenemos dos misiones, vencer definitivamente a la enfermedad y trabajar por la reconstrucción social y económica del país. No son tareas sencillas, van a requerir capacidad y, sobre todo, voluntad constructiva.

3.2. Actuaciones realizadas con anterioridad a la Declaración del Estado de Alarma

Centrándome en las actuaciones concretas realizadas desde el Departamento con motivo de esta crisis, ante la aparición de la evidencia de los primeros casos y para evitar en lo posible la llegada de contagios, de acuerdo con el Ministerio de Sanidad, con anterioridad a la Declaración del Estado de Alarma, pusimos en marcha algunas medidas, como tuvieron que ver la revisión y adaptación de los protocolos de actuación existentes hasta entonces, procedimientos de actuación frente a posibles casos de personas afectadas en el ámbito ferroviario, recomendación a todas las compañías que realizaran transportes entre zonas de riesgo y España, el 10 de marzo, prohibimos los vuelos directos entre la República italiana y los aeropuertos españoles, y también prohibimos los cruceros. En fin, una serie de medidas que ya no les voy a cansar porque estamos ya en otra fase.

3.3. Actuaciones realizadas a partir de la Declaración del Estado de Alarma

3.3.1. *Motivación del Estado de Alarma*

El día 14 de marzo tuvimos que recurrir a la declaración del Estado de Alarma para poder hacer frente a la dimensión de la crisis sanitaria.

Era necesario frenar la movilidad de viajeros, que es un objetivo diametralmente opuesto al que siempre hemos fomentado desde el Ministerio, cambiar la cultura y la misión de un Ministerio forzado a garantizar la máxima movilidad, obligado a restringir lo máximo posible esa movilidad. Y todo ello garantizando el abastecimiento, dar cobertura social a los más perjudicados, posibilitar la liquidez de las empresas,

flexibilizar los requisitos administrativos y salvaguardar el empleo siempre que se pudiera.

Querría resaltar el hecho de que la causa que ha motivado la Declaración del Estado de Alarma no tiene ningún referente cercano en la historia de nuestro país en casi 100 años, que fue cuando se produjo la gran epidemia de gripe “española”, y el país de entonces poco tiene que ver con el actual, pues la población era mucho menor y estaba más aislada, sin contar con las infraestructuras ni con unos medios de transportes tan avanzados como los que disponemos hoy en día, la conectividad no tiene nada que ver ni la capacidad para desplazarse.

3.3.2. Declaración del Estado de Alarma

Así, como ya he indicado antes, se aprobó el Real Decreto 463/2020 por el que se declara el Estado de Alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

La declaración afectó, por lo tanto, a todo el territorio nacional y la duración inicial fue de 15 días naturales, que han ido prorrogándose sucesivamente cada 15 días a solicitud del Gobierno con la aprobación del Congreso de los Diputados.

En un principio la autoridad competente designada fue el Gobierno y, para el ejercicio de las funciones del Real Decreto, bajo la dirección del Presidente del Gobierno, se establecieron como autoridades competentes delegadas:

- En un primer momento, en sus respectivas áreas de responsabilidad los Ministros de Defensa, Interior, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Sanidad.
- Y, desde la quinta prórroga, sólo el Ministro de Sanidad.

El artículo 7 del Real Decreto recogió la limitación de la libertad de circulación de personas por las vías de uso público, la circulación de vehículos particulares para la realización de dichas actividades o para el repostaje y la necesidad de que en cualquier desplazamiento se respeten las recomendaciones y obligaciones dictadas por las autoridades sanitarias.

Las materias específicas en materia de transportes se recogen en el artículo 14. En el mismo, entre otras cuestiones:

- Se adoptaban las medidas aplicables al transporte interior.
- Se indicaba que los operadores de transporte llevarían a cabo, en un máximo de cinco días, todos los ajustes necesarios.
- Se garantizaba el abastecimiento a través del transporte de mercancías.
- Y se habilitaba a las autoridades delegadas para limitar la circulación de medios de transporte colectivos.

Por último, el artículo 18 estaba dedicado a los operadores críticos de servicios esenciales.

3.3.3. Resumen de las actuaciones y objetivos generales

Ante esta realidad, entre la declaración del estado de alarma y la puesta en marcha del plan para la transición hacia una nueva normalidad, progresivamente hemos ido poniendo en marcha un total de 131 medidas que afectan, directa o indirectamente, al ámbito de competencias del Ministerio, fundamentalmente al transporte y la vivienda.

Hemos llevado a cabo una producción normativa inédita en la Administración, sin precedentes y a un ritmo de gestión al que no está acostumbrado la Administración, con un esfuerzo que quiero reconocer y agradecer de todo el equipo del Ministerio y de las empresas del Grupo, que no ha tenido fines de semana ni horas libres, más allá de lo que exige la propia función pública. También a todo el sector privado que ha colaborado con la misma entrega para la elaboración de estas medidas.

Hemos ido dando cuenta de todas las medidas en las comparecencias diarias del Comité Técnico de Gestión de esta crisis, a través de la Secretaria General de Transportes y Movilidad, así como en las diferentes comparecencias de los responsables de los Departamentos Ministeriales que se han ido produciendo, superándose el centenar de comparecencias y casi el millar de preguntas respondidas.

El desglose de las 131 medidas adoptadas es el siguiente:

- 52 medidas en relación con el transporte de viajeros, que persiguen un doble objetivo:
 - Por un lado, la contención de la propagación del virus a través de la reducción de la movilidad de la ciudadanía, de acuerdo con las pautas

marcadas desde el Ministerio de Sanidad, lo que no deja de ser paradójico en un Departamento cuyo objetivo prioritario hasta antes de la pandemia era justamente el contrario, facilitar el máximo de transporte y la movilidad.

- Pero, por otro lado, posibilitar en condiciones adecuadas aquellos desplazamientos permitidos. Garantizando la seguridad de aquellos que tenían que movilizarse por obligación.
- 59 medidas en relación con el transporte de mercancías y profesionales, para posibilitar el abastecimiento durante el tiempo que se prolongue el Estado de Alarma.
- Y 20 medidas en relación con el efecto económico, entre las que se encuentran las relacionadas con la vivienda, pues somos conscientes y tenemos muy presente que las restricciones impuestas por motivos sanitarios conllevan un importante sacrificio por parte de personas, empresas y autónomos.

A estas medidas hay que añadir aquellas que afectan a cuestiones organizativas del Departamento y otras de índole social.

3.4. Actuaciones realizadas a partir de la puesta en marcha del plan para la transición hacia una nueva normalidad

Dado que hice un relato detallado de todas estas medidas, cuando comparecí en la Comisión del Congreso, el pasado 27 de abril, que son ampliamente conocidas, y que muchas de ellas han quedado ya superadas, creo más apropiado centrarme en esta comparecencia en el relato de las medidas adoptadas desde esa fecha.

Lo importante es que a partir del 28 de abril de 2020 se produjo un punto de inflexión, cuando el Presidente del Gobierno presentó el plan para la transición hacia una nueva normalidad aprobado en Consejo de Ministros.

Las sucesivas fases de desescalada están implicando un incremento de la movilidad. Por este motivo nuestro trabajo se ha centrado en la configuración de un sistema de transporte seguro y coordinado con el resto de actores y también administraciones, con diferentes grupos de trabajo entre Ministerios, Comunidades Autónomas, Consorcios de Transporte y grupos a nivel europeo e internacional. Nuestro

objetivo ha sido el de establecer un proceso gradual y seguro y para ello, hemos estado desarrollando medidas en 3 ejes fundamentales:

- En primer lugar, garantizar suficiente oferta de transporte público, y recomendar el impulso de medios de transporte individual no contaminantes como puede ser los referidos a la micromovilidad. Es decir, alternativas al transporte urbano para que este pueda garantizar una cierta distancia física.
- En segundo lugar, la gestión de la demanda a través del estudio de medidas que nos permitan ir consiguiendo niveles de actividad equivalentes a los anteriores a la pandemia, pero con cifras de movilidad más reducidas.

En este grupo se encuentran las medidas encaminadas a reducir la demanda en origen, como: el mantenimiento del teletrabajo cuando es posible, el decalado de los horarios de la jornada laboral para aplanar el pico de las horas punta, y las medidas destinadas a controlar el acceso al sistema de transporte, como el refuerzo de controles de acceso en las estaciones.

- Y, en tercer lugar, la implantación de medidas de seguridad en el transporte, a través de medidas de concienciación de los usuarios sobre las pautas y recomendaciones a seguir durante los trayectos, la desinfección de vehículos y terminales, y control de flujos de pasajeros.

El principal resultado de esta coordinación fue la “Guía y recomendaciones para la desescalada en transporte urbano y metropolitano” y el “Conjunto de recomendaciones para el uso del transporte público”.

En ambos casos se ponía el foco inicialmente en las ciudades, por la dificultad que podía entrañar la combinación del incremento de movilidad con la capacidad del transporte público que permite el distanciamiento social, me gusta más llamarlo físico porque distanciarse socialmente no deberíamos promoverlo, pero bueno; y por tratarse de un entorno donde confluyen modos de transporte de distinto ámbito competencial.

Estas guías y recomendaciones han sido fruto del trabajo duro de CCAA, Consorcios de Transporte, todo por unanimidad y consenso y en perfecto consenso con estas administraciones.

En este periodo de la desescalada también hemos seguido aplicando medidas concretas, entre las que quisiera resaltar:

- En materia de transporte de viajeros:
 - El establecimiento de instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte público y la fijación de requisitos para garantizar una movilidad segura, entre las que destaca la obligatoriedad del uso de la mascarilla y el reparto gratuito de 14,5 millones de ellas al comienzo de su implantación, para que esta medida fuera efectiva desde el primer día.
 - Una campaña en redes sociales para concienciar a los usuarios de cara a recuperar la normalidad de forma segura. Tenemos que poner en valor y recuperar la confianza del usuario en torno al transporte público.
 - La aplicación cuarentena para las personas procedentes de otros países a su llegada a España. Porque España no puso ninguna restricción de entrada aérea, sí terrestre, pero no a nivel aérea esperando que lo hiciera Europa, cosa que no hizo y sí hicieron los distintos países, y para evitar la incoherencia de que extranjeros se movieran por España y no los nacionales, pusimos estas medidas de restricción del ingreso a nivel aéreo y hacerlas coherentes con la fase de desescalada. Afortunadamente no hubo entradas porque nadie vino a hacer turismo en las fases agudas de la pandemia, pero podría haber ocurrido y por lo tanto había que poner estas medidas preventivas.
 - La limitación de la entrada a España, por lo tanto, exigía también situar unos puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional, o unos puntos en aeropuertos y puertos. En un principio Sanidad estableció los puntos que se habían planteado en ocasiones anteriores, pero también es verdad que con la solicitud y la demanda de CCAA, el número de puntos ha ido incrementándose progresivamente.
 - La elaboración del Plan de Recuperación Operativa por parte de Aena que, en línea con el Protocolo de EASA, desarrolla las medidas necesarias para el tránsito seguro de pasajeros y trabajadores por las instalaciones aeroportuarias una vez eliminadas las restricciones a la movilidad. Estamos siguiendo las directrices marcadas por la Comisión Europea y también del centro de prevención de enfermedades europeo.

- El inicio de controles sanitarios en puertos y aeropuertos. Nos sirve de experiencia para la apertura del turismo a partir del 1 de julio.
- La continuidad de la conectividad marítima de Melilla con la península.
- La ampliación de plazos por parte de Renfe para poder hacer uso de los abonos AVANT.
- Y, algo importante, el inicio de la certificación con Aenor de los trenes de Renfe contra el Covid-19. A partir de ahora tendrán esta certificación respecto a la higienización y desinfección, para recuperar la confianza en el transporte.
- En lo que respecta al transporte de mercancías y profesionales:
 - En el ferrocarril, una recomendación sobre la realización de reconocimientos psicofísicos, así como el establecimiento de criterios para las actividades formativas.
 - En transporte marítimo, medidas para facilitar el relevo de las tripulaciones de buques de pesca y mercancías, así como para la celebración telemática de las pruebas de idoneidad para obtener diferentes títulos.
 - Y en transporte aéreo, la extensión de validez de licencias y habilitaciones, así como de periodos de línea y de los entrenamientos periódicos para tripulaciones.
- En relación con el efecto económico:
 - En el ámbito general:
 - La continuidad de los procedimientos de contratación que estaban suspendidos.
 - La propuesta de creación de un fondo de ayuda para el transporte.
 - El Real Decreto-ley 18/2020, de medidas sociales en defensa del empleo, que ahonda en la protección de los puestos de trabajo y prorroga los ERTE por fuerza mayor hasta el 30 de junio.

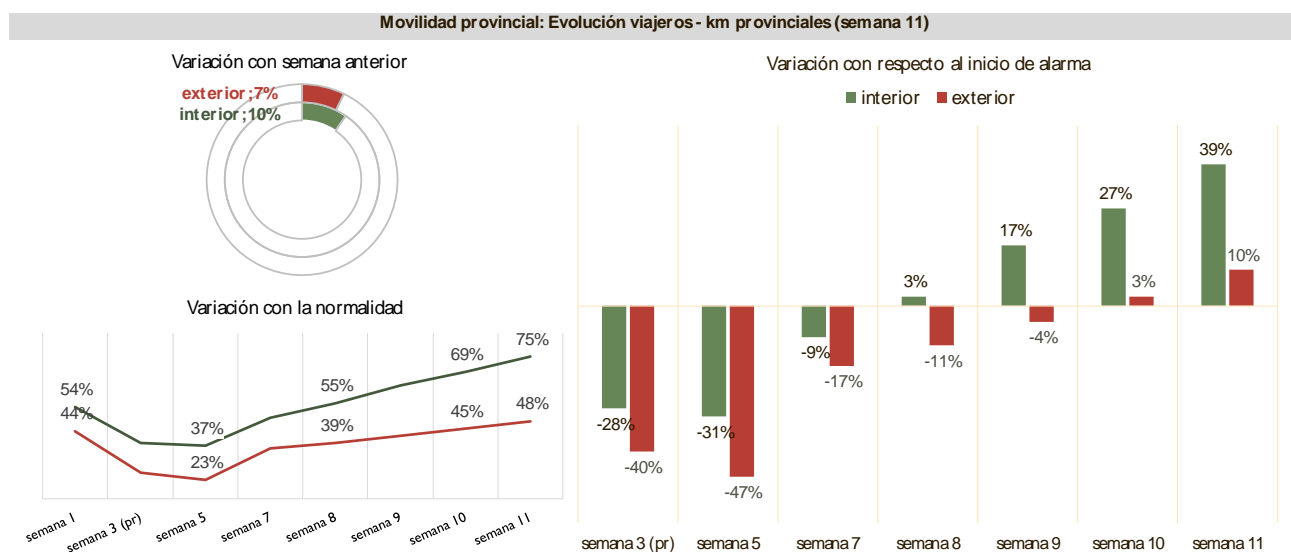
- La aprobación del Ingreso Mínimo Vital, al que me referí al inicio de mi intervención.
 - Estamos viendo la posibilidad de modificar los cánones que paga Renfe a Adif para que sean abonados en función de las plazas realmente ofertadas, y no las que tiene el tren. De esta forma puede compensar algo las pérdidas de Renfe respecto al Administrador de Infraestructuras.
 - Y, en materia portuaria, estamos trabajando en la extensión del periodo de reducción de las tasas a las compañías navieras hasta el 31 de octubre de 2020.
- Específicamente en materia de vivienda:
 - La introducción de mejoras en materia de ayudas a los alquileres.
 - La firma del Convenio con el ICO, que ha costado, pero donde ya tenemos 12 entidades bancarias ya se han adherido y posibilitan a línea de microcréditos avalados y al 0% de interés para el pago del alquiler de vivienda habitual.
 - La definición de los criterios y requisitos de los arrendatarios de vivienda habitual para acceder a las ayudas transitorias de financiación.
 - La modificación de la orden por la que se suspendían determinadas actividades relacionadas con las obras de intervención en edificios existentes. Abrimos construcción, rehabilitación, rehabilitación donde no vivían personas y ya finalmente está abierto todo lo que tiene que ver con construcción y rehabilitación, aunque habiten en las casas.
 - Y la reactivación, desde el pasado lunes, de los plazos administrativos para continuar ya con la tramitación del 1,5% Cultural. También para animar a la construcción.
 - Y, entre otras iniciativas de índole social:
 - Ante la propuesta de Iberia de regalar 100.000 billetes a sanitarios y familiares, Aena se hará cargo de las tarifas aeroportuarias de dichos billetes.

- E Ineco ha realizado la donación de algunos dispositivos tecnológicos para que 144 niños y niñas de distintos centros de acogida del país pudieran avanzar con su actividad académica en igualdad de condiciones.

3.5. Resultados obtenidos hasta el momento

Desde el inicio del estado de alarma, en el Ministerio hemos llevado a cabo un seguimiento continuo de la movilidad. En estas 11 semanas, hemos observado:

- Una fase inicial, con un continuo descenso, que se precipitó drásticamente durante las 2 semanas de permiso retribuido recuperable, con valores que llegaron, respecto a la movilidad normal, hasta un 37% en movilidad intraprovincial y un 23% en interprovincial.
- A partir de ahí comenzó una progresiva recuperación que se ha ido acentuando con el inicio de la transición a la nueva normalidad, hasta un 75% en movilidad intraprovincial y un 48% en interprovincial respecto a la movilidad normal.



Los incrementos se deben principalmente al aumento de desplazamientos a nivel intraprovincial. Por el contrario, la movilidad entre provincias continúa en niveles muy bajos y con un carácter eminentemente laboral, dado que son movimientos producidos principalmente entre semana.

Este incremento de movilidad también se ha visto reflejado, en mayor o menor medida, en el transporte. Y por este motivo, a lo largo de la evolución del estado de alarma y de los sucesivos escenarios, en el Ministerio hemos ido transformando nuestras líneas de trabajo y objetivos.

En un primer momento, nuestro objetivo principal era contener la movilidad para reducir así el riesgo de contagio, pero siempre garantizando la movilidad imprescindible y el abastecimiento.

Sin embargo, ante la modificación de comportamientos que supondría el proceso de transición a la nueva normalidad, comenzamos a trabajar en el rediseño de un sistema de transporte seguro, adaptado a la potencial demanda y sobretodo coordinado con el resto de agentes administraciones competentes en transporte.

Hasta la fecha, aunque todos los modos de transporte de viajeros han experimentado incrementos, aquellos que presentan cifras superiores a las de la primera semana de estado de alarma, y en los que, por tanto, se ve reflejado en mayor medida el incremento de la movilidad, son el tráfico de vehículos ligeros y los medios de transporte público urbano y metropolitano, como los usuarios de Cercanías.

En el caso del vehículo ligero, se trata del modo de transporte cuya evolución ha ido resultando prácticamente proporcional a la evolución de la movilidad, por lo que hemos ido apreciando un cambio modal al uso del vehículo privado.

Si bien, desde la pasada semana se observa un crecimiento importante del transporte público en las principales ciudades del país, con tasas de crecimiento que superan en la mayoría de los casos el 20%.

Por último, me gustaría hacer una referencia al cuadro de mando de indicadores de movilidad que vamos a publicar hoy mismo. Un punto de acceso transparente y accesible a todos, donde podemos consultar las principales cifras de movilidad y transporte de distinto ámbito competencial a lo largo del proceso de desescalada.

Con esta herramienta, podemos comparar como evoluciona la movilidad a nivel provincial, así como el tráfico, el transporte colectivo en general y el transporte público en las ciudades.

3.6. Confianza en el transporte público

Quiero aprovechar para lanzar un mensaje, una vez más, de confianza en el transporte público. El transporte público es un medio seguro, que está adoptando medidas eficaces para proteger la salud de las personas usuarias, y además es imprescindible para garantizar la movilidad con criterios de eficiencia y sostenibilidad ambiental.

Además, muchas personas tienen en el transporte público, no lo olvidemos, la única herramienta para ir a trabajar, acudir a su centro de trabajo y satisfacer sus necesidades de movilidad.

Todos los operadores de transporte público están realizando un esfuerzo importante para dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad teniendo en todo momento como prioridad su seguridad y salud con medidas como el uso obligatorio de mascarilla, el refuerzo de la limpieza o la desinfección y ventilación.

No existe, además, evidencia científica de que el transporte público sea uno de los focos principales de la propagación del virus de la COVID-19 cuando se toman las medidas adecuadas. Más bien al contrario: en los informes de trazabilidad realizados en algunos países, de hecho, el transporte público no aparece como foco especial de contagio.

El transporte público debe seguir siendo la columna vertebral de la movilidad en nuestras ciudades y territorios, no podemos sobrecargar nuestras ciudades de más automóviles porque, repito, ello significaría más contaminación, menos espacio público para las personas y menos salud.

3.7. Coordinación con otras Administraciones

En lo que respecta a la coordinación de la gestión de la crisis del coronavirus con otras Administraciones, podemos decir que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha merecido nuestra consideración, pues tenemos muy presente la dimensión territorial del Departamento y, en consecuencia, la necesidad de coordinación.

En el ámbito general, al comienzo del estado de alarma, el día 24 de marzo, mantuvimos una reunión con todos los Consejeros autonómicos de Transporte, que volvió a repetirse el día 4 de mayo, con el comienzo de la desescalada. Asimismo, el día 6 de mayo también mantuvimos una videoconferencia con los alcaldes y alcaldesas de los principales municipios de España.

También el día 26 de marzo celebramos una videoconferencia con las Delegaciones del Gobierno.

En el ámbito del transporte terrestre, la coordinación con las Comunidades Autónomas se realiza por el cauce habitual, la Comisión de Directores Generales de Transporte de las Comunidades Autónomas y de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, creada en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes, y los grupos de trabajo asociados.

En este contexto hemos tratado las reducciones de los servicios de transporte público; el reparto de las mascarillas de protección, la aportación de los datos de movilidad obtenidos con tecnología big data a las Comunidades Autónomas; o la interpretación de las diferentes instrucciones.

En transporte aéreo y marítimo se ha coordinado con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla sus respectivas órdenes limitadoras de movilidad, las que éstas nos han pedido, y por las que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y dichos territorios no peninsulares.

También se han iniciado contactos a nivel técnico con la Junta de Andalucía y la de Extremadura respectivamente, para comenzar a estudiar el momento y la forma en que se reanudarán los servicios en las rutas aéreas sometidas a Obligaciones de Servicio Público de esas comunidades.

Asimismo, además de los contactos formales, se ha mantenido un contacto informal continuo en cada ámbito.

En materia de vivienda, desde la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, a través de la Dirección General de Vivienda y Suelo, también nos hemos dirigido a cada uno de los Directores Generales autonómicos para explicar personalmente las medidas adoptadas, y adelantar el desarrollo de las mismas.

Además, se han mantenido videoconferencias o conversaciones telefónicas con todos los Consejeros o Secretarios Generales autonómicos que lo han solicitado.

Es importante señalar que el Ministerio habilitó la posibilidad de que la concesión de las ayudas se realizara mediante adjudicación directa, y sin ninguna gestión previa más allá de la mera convocatoria o apertura de plazo de solicitud por parte de las administraciones autonómicas. Y precisamente, esa adjudicación directa es la que permite que cada comunidad autónoma pueda, en función de sus recursos, y también de la realidad a la que se enfrenta, elaborar los procedimientos y el diseño que considere pertinente para priorizar las ayudas a las familias más vulnerables.

En este sentido, mañana día 4 de junio se celebrará la Conferencia Sectorial de Vivienda.

3.8. Próximas medidas

Respecto a las próximas medidas, hay tres grandes bloques en los que avanzar:

- El retorno a la normalidad, al que ya me he referido con anterioridad.
- La recuperación del sector transporte.
- Y la construcción y la vivienda como palancas para la recuperación económica.

3.8.1. *Recuperación del sector transporte*

Respecto a la recuperación del sector del transporte, este sector va a tener que afrontar una importante crisis en los próximos meses, que esperamos que dure lo menos posible, pero existe un consenso generalizado de que será uno de los sectores que más le costará en salir del periodo de hibernación al que se ha sometido, especialmente el aéreo y el ferroviario, con una especial incidencia en el sector turismo. Por ello, es necesario seguir trabajando en un esquema de protección de rentas y de liquidez para el transporte.

Y esta crisis también está afectando a las empresas públicas del Ministerio, que ya están viendo cómo se reducen sus ingresos y, en consecuencia, deben acomodar sus servicios y su actividad inversora a esta nueva situación. Por consiguiente, la financiación europea tiene que ser y será muy importante para el sostenimiento de la inversión pública y de la privada.

Volveré a hablar de este asunto un poco más adelante, cuando hable del contexto internacional.

En cualquier caso, para el Gobierno es muy importante que el transporte público no solo no salga perjudicado, sino reforzado de esta crisis. Por ello estamos trabajando, en coordinación con el Ministerio de Hacienda, en la configuración de un Fondo para la recuperación del transporte terrestre de servicio público que permita contribuir a compensar a los operadores de transporte y a los administradores de infraestructuras las pérdidas que han sufrido por la bajada de la movilidad durante estas semanas.

Se está trabajando en ello, calculando los impactos en la caída de la movilidad y diseñando los mecanismos de compensación que podrían articularse con las Comunidades Autónomas y los consorcios de Transporte Público.

Asimismo, estamos muy atentos al sector turístico, con quienes nos reunimos el pasado miércoles con algunos de sus actores. Nuestro objetivo es el de garantizar al sector turístico una temporada de verano con seguridad para los viajeros. En ese sentido, los datos positivos sobre la evolución de la pandemia y la rapidez con la que se está llevando a cabo la desescalada, especialmente en algunas zonas, indican que el objetivo de abrir España al turismo a partir del 1 de julio, e incluso quizás antes con alguna experiencia, es posible en un marco de seguridad sanitaria para todos. Trabajamos con varios escenarios, como levantar fronteras intraeuropeas, abrir más puntos de entrada, poner en marcha experiencias-piloto de rutas seguras y valorar la implantación de posibles rutas seguras para terceros países.

3.8.2. La inversión como palanca para la recuperación económica

Por otro lado, la construcción en general y particularmente la relacionada con la vivienda, tanto en su vertiente de incremento de la oferta de viviendas social a precio asequible como en la vertiente de rehabilitación, tendrá un efector tractor de la recuperación económica y del empleo.

Por ejemplo, el ministerio está trabajando con la iniciativa privada en planes para la reconstrucción.

Bien es cierto que el confinamiento ha conllevado una evidente tensión en las finanzas públicas, por el doble efecto de la activación de los estabilizadores automáticos y la financiación de una ambiciosa política de protección de rentas. Es por lo que la financiación de la política de inversión pública exigirá la aprobación de un generoso Plan de Reconstrucción europea, que ya está comenzándose a definir.

En este sentido, ha sido una buena noticia el hecho de que, la semana pasada, el paquete financiero presentado por la Comisión Europea recogiera muchas de las demandas que se han planteado desde España. La creación de un Fondo de Recuperación de 750 mil millones, financiado con deuda europea, de los cuales 500 mil

millones en transferencias, es una base para la negociación. Desde el Gobierno confiamos en que el Presidente del Consejo Europeo inicie consultas con los líderes para convocar una reunión del Consejo Europeo en las próximas semanas, que permita alcanzar un acuerdo lo antes posible.

En las diversas fases por las que hemos atravesado en esta pandemia, el objetivo ha sido siempre el mismo: no restringir más actividad que la realmente necesaria para contener eficazmente el avance del COVID-19, al mismo tiempo que se minimiza el impacto sobre el tejido empresarial y el empleo. Para ello hemos adoptado una batería de medidas de corte fiscal, laboral y financiero de ámbito general, y medidas específicas para los contratos del sector público que contemplan ayudas económicas para las empresas afectadas y flexibilidad por parte de la Administración para afrontar situaciones concretas.

En todo caso el Gobierno reitera que no restringirá la actividad económica que sea compatible con la lucha contra el COVID-19 en cada momento, máxime en este Departamento, desde donde gestionamos casi el 80% de la inversión pública del Gobierno y que, en consecuencia, será o debe de ser una importante palanca en la reconstrucción.

3.9. Situación en Europa

Al hilo de lo anterior, me gustaría también hacer una reflexión sobre el contexto europeo de levantamiento de restricciones y de reanudación de actividades económicas, donde España sigue comprometida con la necesidad de una respuesta coordinada a la pandemia de coronavirus.

Y, en esto me querría detener un momento Señorías. En el papel que la Unión Europea tiene que desarrollar en la salida de esta crisis y, en particular, en el sector del transporte.

Mañana mismo participaré en una nueva Videoconferencia de Alto Nivel de los Ministros de Transporte de la UE, la tercera que celebro desde el inicio de la emergencia sanitaria.

En las dos primeras, conjuntamente con Italia, Francia y Alemania solicitamos medidas para apoyar financieramente al sector del transporte, incluyendo iniciativas para movilizar inversiones.

Con una visión más a medio plazo, pusimos en conocimiento de la Comisión la necesidad de proteger los activos críticos del transporte, tanto infraestructuras como operadores, asegurando inversiones desde la Unión Europea y seguiremos haciéndolo en esta tercera videoconferencia.

En ella, España compartirá su visión sobre el papel de la digitalización y la agenda verde no solo en la recuperación social y económica, sino también en el crecimiento sostenible del sector del transporte.

Por otra parte, es necesario destacar la publicación el pasado 21 de mayo del Protocolo de Seguridad Sanitaria de la Aviación COVID-19 por parte de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y del Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades, que antes les he comentado. El documento contiene directrices de seguridad sanitaria para una reanudación gradual y segura del transporte aéreo de pasajeros. España defiende una pronta y uniforme aplicación de estas directrices a nivel europeo.

Entretanto, las recomendaciones se harán obligatorias en nuestro país a través de una próxima regulación normativa. Una norma que afectará a los gestores de aeropuertos, a los operadores de aeronaves y a todos los pasajeros y que asignará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Así, con esta nueva regulación y las medidas ya adoptadas por el Gobierno, se pretende mitigar el riesgo de contagio y se garantizarán vuelos y viajes en condiciones sanitarias seguras.

3.10. Reflexión final

Voy concluyendo, pero me gustaría compartir con Sus Señorías una reflexión final.

Como decía al inicio, esta pandemia nos coloca a todos en su sitio, hay que elevar la mirada, y todos tenemos un trabajo y una encomienda. En estos días hemos visto la importancia que representa contar con un estado del bienestar robusto, un sistema de transporte sólido y una política europea integradora. Hemos sabido lo que esto vale.

La búsqueda de una vacuna y de tratamientos más eficaces corresponde a los investigadores y a los sanitarios. Su diligencia, su sacrificio y su entrega se han convertido también en un elemento de cohesión social, que produce y motiva sentimientos de empatía, solidaridad y fortaleza frente a la adversidad.

Pues bien, así como la comunidad científica y médica recorren su camino con entrega absoluta, con confianza en sus propias posibilidades, y con la certidumbre de que su esfuerzo, más allá de producir efectos directos en la lucha contra la pandemia, rearma moralmente a los españoles, nosotros, los políticos y representantes públicos, debemos estar a la altura del momento y tomar ejemplo de su esfuerzo, de su cooperación y de su trabajo.

Así como el personal sanitario ha redoblado su esfuerzo y su sacrificio pensando sólo en curar a los enfermos y vencer al virus, nosotros debemos redoblarlos también pensando sólo en dar confianza a los ciudadanos y superar esta crisis.

Entre todos, cada uno desde su responsabilidad, unos gobernando, gestionando, otros fiscalizando la acción del Gobierno y presentando cuantas propuestas alternativas consideren oportunas, debemos ser capaces al menos de demostrar a la nación que buscamos soluciones, que vamos a superar esta pandemia, y que vamos a superar esta crisis, sí o sí, sin dejar a nadie detrás.

Esta pandemia que nos golpea, y que convulsiona el mundo, no puede tener como efectos secundarios la desconfianza permanente respecto de la eficacia de las decisiones adoptadas, un pesimismo general respecto del porvenir de la nación, ni la descohesión social como consecuencia de un agravamiento de las desigualdades.

Todos tenemos la obligación de rearmar la esperanza y de trasladar la confianza en que vamos a acertar, sí o sí acertaremos, porque cuando no seamos capaces de acertar, entre todos, corregiremos lo que sea necesario para acabar acertando.

Se necesita una receta muy simple: constancia, perseverancia, cooperación y no incurrir en la vieja cultura política de la confrontación, al menos hasta que esto pase...

No pido acatamiento, ni sometimiento, ni silencio... Más bien al contrario, pido y espero exigencia, rendición de cuentas, control, fiscalización y propuestas desde el rigor y la responsabilidad que requiere el desafío que afrontamos.

A partir de este momento quedo a disposición de sus Señorías en el uso de sus usos de intervención.

Muchas gracias.