



**Comparecencia de la ministra de Transportes,  
Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez:  
“Para informar sobre las líneas generales de la política de su  
Departamento”**

**Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,  
Congreso de los Diputados 16/09/2021**

Comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso para informar sobre las líneas generales de la política del Departamento previstas para la Legislatura. Lo hago a petición propia y también de los Grupos Parlamentarios Popular, Vox, Republicano, Plural y Ciudadanos.

Como Ministra, para mí es un honor acudir a esta Cámara, y, sobre todo, comparecer ante esta Comisión. Ya les avanzo que podrán contar con mi colaboración y la de todo mi equipo en la importante labor legislativa, de control parlamentario y de impulso de actuaciones que desde aquí se realiza.

Señorías, creo que todos podemos convenir en que ya estamos en el camino de la recuperación económica y en esta nueva etapa debemos mirar hacia delante con optimismo. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia será nuestra hoja de ruta más inmediata, en la que tenemos en marcha actuaciones por valor de 17.000 millones de euros.

En este nuevo tiempo que hemos iniciado, la sostenibilidad, la cercanía al ciudadano y la igualdad serán las señas de identidad del Ministerio.



Para ello, la Agenda Urbana Española y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada serán las dos grandes herramientas con las que podremos avanzar y progresar.

Entre las actuaciones más relevantes, en materia de vivienda, les avanzo que:

- Durante el mes de octubre llevaremos el nuevo Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2022-2025 a Consejo de Ministros donde incluiremos medidas especiales dirigidas a los jóvenes.

Además, en las próximas semanas vamos a movilizar más de 5.520 millones de euros:

- ✓ 2.970 millones de euros para la rehabilitación residencial de 510.000 actuaciones.
- ✓ 1.000 millones para la construcción de 20.000 viviendas para alquiler social.
- ✓ 450 millones en deducciones fiscales.
- ✓ Y 1.100 millones en avales para las comunidades de propietarios.
- Para ello, vamos a aprobar dos iniciativas:
  - ✓ Un Real Decreto por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social.
  - ✓ Y un Real Decreto-ley para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria y la promoción de vivienda en alquiler en el contexto del plan de recuperación, transformación y resiliencia de España.
- También estamos trabajando en el Anteproyecto de Ley de Calidad de la Arquitectura y del entorno construido.
- Y por supuesto, queremos traer la nueva Ley de Vivienda a esta Cámara lo antes posible.



Y, en materia de transportes e infraestructuras, les puedo adelantar que:

- Llevaremos la nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte a primera lectura en Consejo de Ministros antes de que acabe este año.
- Próximamente pondremos en marcha la “Mesa de Movilidad Rural”.
- Queremos iniciar un diálogo transparente con los grupos políticos, agentes sociales y la administración sobre el futuro y la sostenibilidad de la Red de Carreteras del Estado.
- En breve estaremos en condiciones de presentar las iniciativas Cercanías 25, para mejorar la calidad del servicio y la experiencia del usuario; y también la iniciativa Mercancías 30, para incrementar la cuota modal del ferrocarril.
- Y estamos ultimando el Proyecto de Ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

Sin duda, tenemos grandes e ilusionantes retos por delante, que pasaré a exponer con mayor detalle a continuación.

Desde que, tras la moción de censura, se produjo el cambio de Gobierno en junio de 2018, me consta que en el Ministerio

–primero de Fomento y ahora de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana–, se ha trabajado con esfuerzo para dar el mejor servicio a nuestros ciudadanos y ciudadanas.

Por ello, vaya por delante el agradecimiento a mi antecesor, el Ministro Ábalos, y a su equipo, buena parte del cual continúa conmigo en la actualidad, por su dedicación a lo largo de los tres años precedentes.



La situación inicial en 2018 no era nada fácil, y había grandes retos pendientes en el entonces Ministerio de Fomento.

Frente a esa complicada situación inicial, en la última parte de la XII Legislatura y durante la XIII Legislatura, en la que el Gobierno estuvo en funciones, se trabajó intensamente, en un contexto nada fácil, para reorientar la política de vivienda y de transportes de este Gobierno.

Se sentaron las bases de los nuevos instrumentos de planificación, se dio a la vivienda el papel que merece, se apostó por la movilidad como derecho, poniendo al usuario en el centro de las políticas de transporte y se priorizó la seguridad.

Todos debemos felicitarnos por el gran trabajo realizado en el Ministerio en esta primera etapa del Gobierno.

Para la XIV Legislatura, en la que nos encontramos actualmente, el Presidente del Gobierno marcó cinco grandes transformaciones que debía encarar España: robustecer la economía, la cohesión territorial, la justicia social, la emergencia climática y alcanzar la plena igualdad real.

Para lograr los objetivos anteriores, era necesario poner en marcha una política de vivienda ambiciosa, con una mayor escala y sostenible en el tiempo, así como reorientar la política de infraestructuras del transporte hacia la movilidad sostenible.

De ahí que la nueva denominación del Departamento fuera la de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, porque refleja de mejor manera las prioridades que tenemos en el Gobierno.

Sin embargo, la puesta en marcha de estas cuestiones se vio afectada por la crisis sanitaria sobrevenida a partir de principios de 2020, en la que este Ministerio tuvo un papel muy relevante.

Para ello, se pusieron en marcha una serie de medidas, que se fueron modulando en función de las sucesivas fases de la crisis.



Quiero manifestar expresamente mi agradecimiento a todos los profesionales del sector que han trabajado o están trabajando todavía para minimizar los efectos de la crisis sanitaria y devolver la normalidad tan ansiada a la sociedad.

A pesar del complejo contexto derivado de la crisis sanitaria, en el Ministerio se siguió trabajando, de manera que en la primera parte de la Legislatura se alcanzaron importantes hitos.

Posiblemente lo más relevante haya sido la puesta en marcha de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, con un incremento del 53%, casi 6.000 millones de euros, para contribuir a la recuperación económica.

Y debo decir que esta actividad ha continuado en estos meses de verano. Sin ir más lejos, desde que tomé posesión del cargo a mediados del mes de julio, hace escasamente dos meses:

- En materia de vivienda:
  - ✓ Hemos ampliado hasta el 31 de octubre el “escudo social” que progresivamente hemos ido configurando y poniendo en marcha con motivo de la crisis sanitaria.
  - ✓ Y hemos firmado varios Protocolos para el desarrollo de la Agenda Urbana, así como la promoción de viviendas de alquiler social o asequible.
- En el caso de las carreteras:
  - ✓ Pusimos en servicio el tramo de duplicación de la A-4 entre Dos Hermanas y Los Palacios y Villafranca y, la semana pasada, la Autovía del Reguerón en la Circunvalación de Murcia.
  - ✓ Hemos implantando las nuevas bonificaciones en los peajes de la AP-9, a las que se destinarán más de 2.300 millones hasta 2048.



- ✓ Hemos puesto fin a las concesiones de la AP-7 y la AP 2, que vencían este mes de agosto: 477 km de autopistas de peaje que ya son gratuitos, lo que supone un ahorro de más de 750 millones de euros para los usuarios. Y hemos puesto en servicio la conexión entre la A-2 y la AP-7 en Castellbisbal.
- En ferrocarriles:
  - ✓ Firmamos los convenios de la Administración General del Estado con los administradores de infraestructuras ferroviarias ADIF y ADIF-AV, para establecer sus condiciones de financiación y, por tanto, las aportaciones a estas entidades.
  - ✓ Hemos puesto en servicio la nueva estación de Sanabria Alta Velocidad.
  - ✓ Y hemos firmado el convenio para integración en Zorrotza, en Bilbao.
- Y, en materia de transportes, hemos presentado el primer programa de ayudas de los fondos europeos para distribuir 1.000 millones entre los municipios.

Como pueden ver, el Ministerio no ha estado de vacaciones, ha sido un verano intenso, donde hemos puesto en marcha importantes medidas o actuaciones. Incluso me atrevería a decir que alguna de ellas es histórica, como la finalización de los peajes en las autopistas del Estado en Cataluña.

Como avanzó el Presidente del Gobierno a principios de agosto, gracias al trabajo realizado, ahora, recién iniciado el último cuatrimestre del año, nos encontramos en un contexto muy diferente al del comienzo de la Legislatura.

- España lidera el proceso de vacunación, habiendo superado el objetivo de llegar al 75% de la población con pauta completa.



- Los últimos datos del crecimiento del PIB son del 20% interanual respecto al segundo trimestre del año anterior y del 2,8% Inter trimestral, superando las previsiones más optimistas que tenía el Banco de España para 2021.
- La semana pasada conocimos que el déficit público se situó en el 4,02% del PIB en el primer semestre, un descenso del 30,5% respecto al año pasado.
- En agosto, el paro registrado descendió en 82.500 personas y la Seguridad Social registró un aumento de más de 76.500 afiliados.
- Y, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, España va a recibir 19.500 millones de euros en 2021, de los cuales el 55% van a estar gestionado de manera directa por las Comunidades Autónomas.

Sin duda, con estos datos, podemos afirmar que España está yendo hacia la recuperación social y económica, a una recuperación económica importante a lo largo del año 2021 y del año 2022. Hemos pasado de la España de la resistencia a la España de la recuperación económica.

Citando al Presidente, “el Gobierno de España tiene un compromiso firme y es con la recuperación, con no dejar a nadie atrás y con que en esa recuperación sea protagonista el conjunto de la sociedad española”.

Por ello, en este nuevo contexto, tal y como avancé en mi toma de posesión, tenemos que trabajar para que el Ministerio sea la punta de lanza de las grandes transformaciones y de la recuperación económica que supondrán los fondos europeos.

Para hacer frente a los retos que tenemos por delante, daremos continuidad a las grandes líneas de trabajo ya puestas en marcha en el Ministerio, pero lo haremos incidiendo especialmente en tres aspectos que considero claves: la sostenibilidad, la cercanía al ciudadano y la igualdad.



Mi voluntad es la de que estos tres aspectos, que además no son compartimentos estancos, sino que están fuertemente interrelacionados, estén siempre presentes en las políticas que se desarrollen en este Ministerio.

En primer lugar, sin menoscabo de las competencias al respecto del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la sostenibilidad.

Porque las políticas de este Ministerio tienen una importancia clave ante la situación de emergencia climática en la que nos encontramos, como lo demuestra el incremento de fenómenos meteorológicos extremos –sin ir muy lejos, las temperaturas extremas o las inundaciones que se empiezan a repetir cada verano– o las afecciones a la salud de los ciudadanos. Hay que pasar de la palabra a los hechos, afrontando los desafíos desde ahora mismo, desde ya.

Aquí todos tenemos una responsabilidad individual hacia el planeta. Pero, además, quienes tenemos una responsabilidad institucional, debemos implicarnos especialmente.

Por ello, el Ministerio debe abanderar el desarrollo sostenible, sobre el que pivotará el nuevo modelo productivo, yendo hacia una España más verde, digital y cohesionada, buscando la igualdad de oportunidades, donde la movilidad y el transporte son herramientas decisivas.

No olvidemos que buena parte del origen de la problemática ambiental está en el transporte y las ciudades, por lo que es ahí donde tenemos que encontrar también la solución.

De hecho, actualmente el sector transporte es el responsable de más de un cuarto de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) y es la principal causa de contaminación atmosférica en núcleos urbanos en Europa.



Reflejo de ello es el paquete “Fit for 55” presentado en el mes de julio por la Comisión Europea, que incluye numerosas propuestas legislativas con incidencia expresa en el ámbito del transporte y la movilidad.

El transporte además es el sector que más impacta y el que peor comportamiento ha tenido a nivel global. Mientras el conjunto de sectores ha reducido su aportación de emisiones en un 20% desde 1990, el transporte las ha incrementado en un 30%.

El cambio climático está ahí ya y los objetivos que tenemos que cumplir marcados por la Comisión Europea, nos obligan a una reducción de las emisiones del 55% en 2030, lo que supone doblar la reducción de emisiones conseguida en los últimos 30 años, en solo 10 años.

Por tanto, es evidente que, para conseguir nuestros objetivos climáticos, tenemos que mirar al transporte y a las infraestructuras que lo facilitan.

Como ejemplo de nuestra implicación con la sostenibilidad, precisamente la semana pasada tuve la ocasión de participar en un seminario sobre las ciudades españolas ante el reto de la neutralidad climática, y les avanzo que en el paquete “Fit for 55” vamos a liderar tres pilares: sobre combustibles sostenibles tanto en aviación como en transporte marítimo y sobre el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos.

En segundo lugar, como consecuencia de nuestra vocación de servicio público, la cercanía al ciudadano, la “humanización”. Tenemos que seguir avanzando para que efectivamente sea el ciudadano el que esté en el centro de nuestras decisiones. Queremos continuar nuestro esfuerzo para ser el Ministerio de las ciudades.

Además, debemos impulsar la transparencia y la digitalización, en los diversos ámbitos que gestionamos, ejercitando una escucha activa.



Tengan por seguro que en este sentido traigo conmigo la experiencia de mi paso por la Administración Local, donde en estos últimos años he tenido el honor de ser la Alcaldesa de la ciudad donde nací, Gavà.

Y, en tercer lugar, las políticas de igualdad. En este punto quiero detenerme especialmente.

Me consta que, en los últimos años, el Ministerio ha venido desarrollando y ampliando sus políticas de Igualdad entre hombres y mujeres, así como la aplicación de la perspectiva de género en los nuevos proyectos en transporte, movilidad y agenda urbana.

Pero también en nuestro día a día, de manera que, gracias a la creación de la Comisión de Igualdad, que abarca al Ministerio y al conjunto de empresas que forman parte del Grupo Mitma, se ha conseguido coordinar y conjugar una agenda común de trabajo amplia.

Así, se han generado acciones conjuntas y visibles los días señalados como el 8 M, Día Internacional de las Mujeres o el 25 N, Día Internacional contra la Violencia de Género.

Esto ha sido el germen para poner en la agenda la necesidad de comenzar a elaborar no sólo un discurso, sino también acciones específicas en nuestro sector. Tenemos que incorporar la perspectiva de género en todas las etapas del proceso, partiendo desde los presupuestos, pasando por los estudios, proyectos y actuaciones, y deteniéndonos en el análisis para aprender y aplicar mejoras en el futuro.

Cuando hablamos de perspectiva de género e igualdad en el transporte y la movilidad hablamos de que las mujeres distribuyen su tiempo condicionadas, en muchos casos, por el peso de la maternidad o los cuidados de la familia y todo lo que comporta como la atención a los mayores o personas dependientes a su cargo.



El transporte como elemento vertebrador de la movilidad se convierte así en una dimensión fundamental que tenemos que atender para conseguir una mayor cultura de género que, además, recoja aspectos a tener en cuenta como la seguridad, la comodidad y la incorporación de las mujeres al sector.

Un cambio cultural que ha de empezar por lo público para acabar con la masculinización de este sector.

La implementación de estas 'nuevas' dinámicas de actuación desde una perspectiva de género también son necesarias para crear propuestas arquitectónicas y urbanísticas de inclusión.

Se trata de trabajar hacia ciudades compartidas, seguras y accesibles para todas: mujeres, hombres, niñas, niños y personas mayores; la recreación de espacios, sin exclusión y sin jerarquización; el desarrollo de espacios flexibles de formas no estereotipadas en cuestiones de género; o la adaptación de la ciudad a las necesidades de sus habitantes, sin exclusión de grupos históricamente olvidados.

Estudiar las formas de intervenir de las mujeres arquitectas es necesario para conocer la 'otra perspectiva' sobre cómo percibir, proyectar y dar soluciones a las formas de intervenir en los espacios.

En definitiva, tanto la arquitectura, como el urbanismo, crean espacios para el disfrute de todos y todas y, por ello, deben responder a la necesidad de los diferentes usuarios, sin distinción entre sexo o edad, creando una relación entre urbanismo-arquitectura-perspectiva de género; una visión de inclusión de todos los integrantes de la sociedad.

Y, por último, todo ello debemos hacerlo, además, con diálogo, cooperación y, cuando sea factible, con la cogobernanza como la mejor fórmula que se ajusta a la realidad diversa y enriquecedora de nuestro país.



Tengo muy presente que, en este Ministerio, donde confluyen tantas competencias, están presentes numerosos sectores y trabajadores, con los que hay que mantener un diálogo continuo y provechoso.

Para avanzar en las tareas que tenemos por delante tenemos un excelente punto de partida, que son los tres principales instrumentos de planificación del Ministerio, que continuarán siéndolo: la Agenda Urbana Española, la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Para no alargar en exceso la comparecencia, intentaré resumir los elementos más descriptivos o los que ya conocen por otras comparecencias previas, y me centraré en las cuestiones que resultan más relevantes.

En primer lugar, tenemos que seguir apostando por la vivienda como el instrumento más poderoso del Estado del Bienestar y por la implementación efectiva de la Agenda Urbana Española. Con ello reduciremos las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético, y acometeremos una gestión eficiente de los recursos.

Aquí también tenemos el reto de impulsar el sector de la construcción, clave en la economía, donde la rehabilitación debe encontrar un horizonte de actividad sostenido en el tiempo, crucial para la generación de empleo y su mantenimiento desde una óptica medioambientalmente sostenible.

Por ello, la Agenda Urbana Española es el documento que contempla la hoja de ruta del Ministerio, al tener una visión integral que trata de dirigir las políticas municipales hacia la sostenibilidad social, económica y medioambiental. Busca hacer de nuestros municipios lugares de convivencia amables, acogedores y saludables. De acuerdo con los criterios de la Agenda 2030, incorpora la visión más actual de las ciudades y de los espacios urbanos.



Las palancas que determinarán un mayor bienestar en nuestras ciudades o entornos rurales están muy vinculadas a cuestiones como la movilidad, la rehabilitación y la regeneración urbana para mejorar el parque edificado, y el precio de la vivienda sea asequible y dar espacio a la economía urbana.

La Agenda se inspira en el principio del desarrollo territorial y urbano sostenible que establece la legislación estatal sobre suelo y rehabilitación urbana. Se trata de una cuestión esencial para la transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades.

Impulsaremos su implementación efectiva a nivel municipal, que es el más relevante. Por ello, vamos a visibilizar la metodología y forma de realizarla para todas las administraciones locales que quieran comprometerse con el plan de acción de la Agenda Urbana Española, como ya estamos haciendo a través de la firma de numerosos Protocolos con municipios de diferentes tamaños.

De igual modo, progresaremos 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 importancia que merecen a las Comisiones Bilaterales, Multilaterales y Conferencias Sectoriales.

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. Me refiero a la puesta en práctica del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española, que desarrollará medidas concretas para conseguir los objetivos marcados.

Estamos trabajando 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.



En primer lugar, la Ley de Vivienda. Por primera vez en la historia democrática de España estamos articulando una Ley de Vivienda estatal que contribuirá a garantizar la igualdad de todos los españoles en su derecho a acceder a una vivienda digna y adecuada.

Entre otros objetivos tenemos el regular aspectos tales como la promoción 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 que de ninguna manera deberían volver a poderse repetir.

Asimismo, impulsaremos la política de vivienda a través de los planes estatales de vivienda. En los años 2018 a 2021, el Ministerio ha transferido más de 1.404 millones de euros a las Comunidades Autónomas para que pueden atender los programas de ayudas previstas en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021.

En estos meses estamos trabajando en el Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2022-2025 que recogerá medidas de diferente alcance y con un marcado carácter social:

- Para promover las ayudas al alquiler de vivienda habitual, a aquellas personas con menores recursos económicos, a jóvenes, víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucios, personas sin hogar u otras especialmente vulnerables.
- Para recoger medidas con una especial atención a nuestros jóvenes.
- Para ayudar a nuestros mayores y a las personas con discapacidad.
- Para ayudar a incrementar la promoción de vivienda asequible en alquiler social.
- Para fomentar y mantener el parque público de vivienda.
- Para implementar alojamientos temporales, modelos cohousing, de viviendas intergeneracionales y modalidades similares.



- Para mejorar la accesibilidad en las viviendas.
- Para ayudar a la erradicación del chabolismo y la infravivienda.

A estos Planes se suma el Plan de vivienda para el alquiler asequible, movilizándolo suelo público y buscando fórmulas de colaboración público-privadas, mediante modelos de derechos de superficie o concesiones administrativas que fomenten también la oferta de vivienda asequible.

Sabemos lo importante que es el sector en este ámbito como elemento tractor de la economía y por ello, no trabajaremos sin contar con ellos, así como con los agentes sociales para poder ponerlo en marcha.

En este sentido, recordarles que el Ministerio está impulsando en torno a 100.000 viviendas en alquiler asequible, para incrementar de forma significativa la puesta a disposición de un parque de viviendas en alquiler asequible cuya implementación se articula por dos mecanismos:

- A través del Parque Público de Vivienda Social. Mediante acción directa de este Ministerio, para impulsar la producción de nueva vivienda pública.
- A través del Fondo Social de Viviendas. Concertación con los agentes privados para su colaboración, con las viviendas de su titularidad, en el incremento del parque de vivienda asequible y social.

Por último, seguiremos elaborando la ley de calidad de la arquitectura y del entorno construido, con el objetivo de elevar a rango legal la calidad de nuestros edificios y nuestras ciudades. Será 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.

En este sentido, daremos un importante impulso al programa del 1,5% Cultural y a la rehabilitación arquitectónica.



El Ministerio realiza programas de conservación y enriquecimiento de este patrimonio y financia trabajos de rehabilitación, restauración y recuperación dirigidos a revitalizar los bienes que lo integran, así como su entorno inmediato.

Estos dos programas demuestran el compromiso del Gobierno de proteger y salvaguardar el Patrimonio Cultural Español. Constituye uno de los instrumentos de la Administración General del Estado para garantizar la conservación y promover el enriquecimiento del patrimonio arquitectónico, histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran.

Las actuaciones que se subvencionan en este marco de actuación, apuestan por la recuperación del patrimonio como motor de desarrollo, generador de empleo y oportunidades y fomentan la alta calidad de la arquitectura como un bien de interés general que este Gobierno pretende preservar, difundir y fomentar.

Asimismo, otro elemento importante en materia de arquitectura es su difusión, fomento e investigación, teniendo marcados tres objetivos estratégicos:

- Potenciar la difusión nacional e internacional de la arquitectura española, acercándola a los ciudadanos.
- Incentivar y premiar la arquitectura y el urbanismo de calidad, sostenible y de interés público, primando la actuación sobre el patrimonio edificado.
- Alcanzar acuerdos para la coordinación de los recursos existentes que puedan ayudar a prestigiar la arquitectura española de calidad a través de la colaboración con otros centros para la difusión de la arquitectura, la promoción y participación en eventos de la misma naturaleza y la presencia en foros clave y centros de creación de opinión.

Así, estamos dando nuevos enfoques a la Bienales de Arquitectura y Urbanismo, tanto española como Iberoamericana y de Venecia, la colaboración con otros organismos, habiendo firmado varios Protocolos, como, por ejemplo, con la



Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona para impulsar la candidatura de Barcelona como Capital Mundial de la Arquitectura para 2026, así como la alineación de todas las actuaciones que estamos desarrollando desde el Ministerio con la Nueva Bauhaus Europea, con el objetivo de fomentar y promocionar con mayor ambición la Arquitectura, el Urbanismo y la calidad del entorno construido.

En segundo lugar, relacionado con la emergencia climática, juega un papel fundamental la movilidad. Peatones y modos de transporte saludables y activos deben recuperar el espacio. Al mismo tiempo, hay que avanzar en la automatización del transporte de mercancías y la logística, convirtiéndose en más eficientes e incorporando paulatinamente mejoras tecnológicas.

Por ello, es necesario seguir avanzando en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, el marco general para reorientar las políticas de movilidad progresen con la reorientación que nos hemos propuesto.

Como ya saben, 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.

Entre sus principios, destacamos los tres siguientes:

1. En primer lugar, que la movilidad es 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. En segundo lugar, reorientar y actualizar las prioridades de inversión pública en materia de infraestructuras de transporte. Se trata de priorizar seguridad, conservación, movilidad cotidiana, intermodalidad e introducción de tecnología y digitalización para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.
3. Y, en tercer lugar, la inclusión de principios de transición justa: ni colectivos, ni sectores productivos, ni territorios pueden quedarse atrás.



Otras cuestiones transversales, 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, complementarán los objetivos de esta Estrategia.

Por ello, la Estrategia se concibe con un “enfoque integrador” de todas las acciones que desarrollen unas y otras Administraciones, mediante los oportunos instrumentos oportunos de coordinación y cooperación.

Asimismo, el cumplimiento de estas tareas requiere la adaptación de la cultura de la organización del Departamento, tradicionalmente encaminada a dar respuesta a las necesidades de un Ministerio constructor de infraestructuras, para convertirla en una organización interconectada y abierta, tarea que ya está en marcha.

Se trata de actuar 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.

Un buen ejemplo de este espíritu es la “Mesa de Movilidad Rural”, prevista en la Estrategia y que próximamente iniciará su andadura, que tendrá como misión la identificación de distintas tipologías de soluciones de movilidad en entornos de baja densidad de población, el conocimiento de casos de éxito, el seguimiento de proyectos piloto y de nuevos desarrollos basados en la digitalización.

Paso, a continuación, a hacer un repaso de las cuestiones de carácter transversal, que afectan a diversas áreas del Ministerio.

En este contexto, como saben, estamos ultimando la redacción de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Esperamos llevar el Proyecto de Ley a primera lectura de Consejo de Ministros antes de que finalice este año.



La Ley debe, entre otros aspectos, establecer 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.

En el ámbito del transporte partimos de una premisa clara: mantener nuestros niveles y modelos de movilidad actuales es incompatible con el objetivo de que el planeta siga siendo habitable para la mayoría de los seres humanos.

En la Ley nos vamos a dotar de criterios claros para la priorización y la realización de rigurosos análisis de cada proyecto, que tengan en cuenta los factores económicos, sociales y medio ambientales.

En esta misma línea, continuaremos con el desarrollo de los instrumentos de planificación de los distintos modos de transporte:

- En carreteras, con su Plan Estratégico.
- En ferrocarriles, con la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias, que en septiembre someteremos a información pública.
- En puertos, el nuevo Marco Estratégico, que será el segundo que se hace en casi 30 años desde la aprobación de la ley sectorial.
- En aeropuertos, el nuevo Dora II 2022-2026. En este punto debo decir que se habla mucho del plan de inversiones previsto, pero poco de los niveles de calidad en los servicios prestados por el gestor aeroportuario o de los indicadores medioambientales que incluye que, como les he dicho, son un ejemplo de la búsqueda de la sostenibilidad y cercanía al ciudadano que perseguimos.
- Y en navegación aérea, el Plan de Vuelo 2025 de Enaire.



No obstante, no se trata de competir entre los distintos modos de transporte, sino de ver la movilidad en su conjunto y que se complementen entre sí, tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

Asimismo, avanzaremos en el proceso de liberalización ferroviaria, que ya es una realidad. Hoy ya contamos con dos empresas ferroviarias prestando servicios de alta velocidad y, en breve plazo, lo hará una tercera operadora.

Es un éxito en un doble sentido porque, por un lado, incrementamos la utilización de una red ferroviaria que ha supuesto una inversión muy importante para el Estado; y, por otro, porque la introducción de competencia derivará en el esfuerzo por la prestación de mejores servicios por parte de todos.

Daremos continuidad a la iniciativa Cercanías 25. Se trata de impulsar la movilidad cotidiana a través de un modo sostenible, cada vez más digital y conectado.

Esta iniciativa incluye actuaciones con el objetivo de mejorar la calidad del servicio y la experiencia del usuario. En este sentido, las medidas orientadas a mejorar la accesibilidad y usabilidad de los servicios de Cercanías tienen un papel muy destacado.

Estas medidas no se refieren solo a la mejora de la accesibilidad física a estaciones y trenes, sino que también incluyen aspectos como las facilidades para la planificación del viaje, la adquisición y pago de billetes o la información en tiempo real durante el propio viaje y la atención a los usuarios.

Estamos ultimando esta propuesta, que esperamos tener terminada en este año.



Cuando hablamos de sostenibilidad, si es importante la movilidad de las personas, no lo es menos el transporte de las mercancías, y es necesario que el ferrocarril aumente su cuota modal.

Estamos trabajando en la iniciativa Mercancías 30 para dar respuesta al principal déficit de nuestro sistema de transportes. El objetivo de la iniciativa es intentar plantear medidas eficientes que aumenten la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril, del 4% actual al 10% en el horizonte de 2030, en línea con los objetivos de descarbonización del transporte.

Se plantean medidas en diferentes ámbitos (infraestructuras, ayudas al sector de transporte ferroviario de mercancías, terminales, etc.), y se va a apoyar en parte de los fondos del Plan de Recuperación para incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril.

Está previsto que en septiembre tengamos contactos con el sector para tener en cuenta sus posibles aportaciones.

Un ejemplo de este tipo de medidas son las autopistas ferroviarias, para las que, precisamente, en el caso de la línea Valencia-Madrid en ancho ibérico ayer firmamos un Protocolo; y en el caso de la autopista Algeciras-Zaragoza el martes autorizamos licitar la renovación del tramo San Pablo - Almoraima de la línea Bobadilla – Algeciras, que saben que es estratégica.

Y también quiero destacar los trabajos que estamos llevando a cabo dentro del transporte de mercancías por carretera, un sector esencial para nuestro país que, como no puede ser de otra manera, lo seguirá siendo en este nuevo futuro que estamos hoy construyendo, más digital y más sostenible, y que debe acometer también su propio proceso de transformación.

Y es que para afrontar con solvencia y sostenibilidad los retos del sector a corto y medio plazo, estamos trabajando en el Plan de Impulso de la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera (denominado “Plan Impulsa”), un plan



específico diseñado para la sostenibilidad de este sector, integral y equilibrado, al que hemos querido dar una triple perspectiva, económica, social y medioambiental, orientado al reforzamiento del sector, la mejora de su prestigio y su robustez como sector económico.

Como ejemplo, aquí incluimos el mantenimiento de las ayudas a la formación o al abandono de la actividad por transportistas autónomos, estas últimas dotadas con unos 10 millones de euros.

Conectado con lo anterior, ultimaremos el Proyecto de Ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, de lo que se derivará la transformación de las Comisiones de Investigación Técnicas de accidentes actualmente existentes.

Ya han finalizado los trámites de información y audiencia públicas y nuestra intención es que el texto que se eleve al Consejo de Ministros sea de consenso, por lo que estamos analizando detenidamente todas las aportaciones recibidas con la intención de enriquecerlo lo máximo posible antes de continuar con la tramitación del anteproyecto.

Alineado con la sostenibilidad, impulsaremos las actuaciones relacionadas con la movilidad de bajas emisiones, continuando con el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta y reforzando, en coordinación con otros Ministerios, los puntos de recarga de vehículos eléctricos o de combustibles alternativos en las instalaciones que son de nuestra competencia, tales como aeropuertos, estaciones o áreas de servicio de la Red estatal de Carreteras.



Continuaremos con el Plan de transformación digital, orientado hacia 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.

Esto incluye el fomento progresivo de la metodología BIM, la digitalización y monitorización de instalaciones, la provisión de información digital sobre servicios de transporte o el impulso de la introducción de los vehículos conectados y autónomos, así como de una mayor utilización de los sistemas europeos de navegación por satélite Galileo y EGNOS en el transporte y también en la movilidad.

Asimismo, tras la experiencia piloto realizada con éxito en Málaga, implantaremos el sistema Cronos, que permite el pago mediante tarjeta de crédito en los tornos de los accesos en los núcleos de Cercanías de nuestra competencia, cuya implementación les avanzo que está prevista en Madrid para final de mes.

Sin menoscabo de alguna cuestión más particular que comentaré después, la internacionalización también seguirá estando presente en la actividad del Ministerio. Tenemos que continuar apoyando a las empresas españolas de todo el sector que salen al extranjero.



A continuación, haré un repaso de las áreas en materia de infraestructuras y transportes y de las actuaciones más relevantes en cada caso.

En primer lugar, en carreteras, continuaremos avanzando en la ejecución de las obras ya iniciadas, así como en las actuaciones en fase de estudio y proyecto, dando prioridad a la conservación y al mantenimiento.

No obstante, tenemos que ser conscientes de que, por un lado, tenemos un importante déficit de inversiones en mantenimiento de la red de carreteras generado a lo largo de la última década, el cual ha venido acompañado de un notable incremento de la Red en los últimos años y nuevos kilómetros de infraestructuras puestos en servicio.

Además, hay que añadir la incorporación de las autopistas cuya concesión ha finalizado desde diciembre de 2018. En total, hemos liberado 1.029 km de autopistas. Y esto, también tiene sus efectos en la conservación.

El déficit de conservación en la Red de Carreteras del Estado, estimando unas necesidades mínimas de 1.200 millones de euros anuales, supone una media de unos 300 millones de euros por año entre 2012 y 2017.

Lo estamos empezando a corregir con los presupuestos de 2021, que son los más altos desde 2009 y suponen un aumento del 58% sobre el pasado ejercicio, destinando 1.240 M€ a la conservación.

Y nuestra intención no es solo incrementar las cantidades destinados a la conservación, sino que, además, queremos implementar nuevos modelos de conservación integrados y eficientes.

Pero además de este problema de conservación, consideramos que la situación actual de las autopistas de peaje genera desequilibrios territoriales.



Estamos tomando varias medidas para intentar compensar estos desequilibrios: no hemos prorrogado los contratos concesionales de los más de 1.000 km de autopistas que han vencido en estos tres años; y hemos inyectado recursos en rebajar los peajes vertebradores de una comunidad, como en la AP-9 de Galicia, que desde el 29 de julio disfruta de unas bonificaciones históricas. No sólo no se han prorrogado concesiones, sino que se han incrementado un 72% las dotaciones para reducir peajes de concesiones vigentes.

Pero esta situación no es sostenible a medio plazo. Necesitamos recursos para poder mantener unos estándares adecuados de calidad de nuestras carreteras. Además, tenemos que responder al criterio europeo de “quien contamina paga”, y como indicaba, contribuir a la reducción de los gases del efecto invernadero que se generan.

Para eso, estamos trabajando en una propuesta de tarificación de la red de carreteras de alta capacidad del Estado, basada en el principio de equidad territorial, seguridad vial y sostenibilidad ambiental, que será sometida a un diálogo transparente con los grupos políticos, agentes sociales, también con las administraciones como ya hemos indicado en múltiples ocasiones, y administraciones competentes. En la misma en la que se definirá con más detalle su implementación en lo relativo a plazos, carreteras, y demás cuestiones.

Por otro lado, en lo relativo a la protección del medio ambiente y sostenibilidad, de forma coordinada con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y con las Consejerías correspondientes de las Comunidades Autónomas afectadas, queremos avanzar en la protección de la fauna que vive en los hábitats atravesados por las vías de la Red de Carreteras del Estado.

Asimismo, impulsaremos las actuaciones de reducción del impacto acústico de las infraestructuras viarias.



Por último, queremos, además, revisar las prioridades en relación con las inversiones a realizar y el impacto que pueden tener sobre la ciudadanía. En el caso de la carretera, una actuación sencilla de conservación o de mejora de la seguridad vial (como la ejecución de una glorieta, una pasarela, una reordenación de accesos, la ejecución de un carril Bus-Vao o la construcción de un carril bici) puede ser en muchos casos más eficiente desde el punto de vista social, local y económico que una inversión cuantiosa en ampliaciones de capacidad de autovías existentes.

En el caso del ferrocarril, estamos ultimando el anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario, para adaptar mejor la ley a la normativa comunitaria y a los retos, como la liberalización, que han cambiado totalmente el panorama ferroviario.

En el mes de julio se ha recibido el dictamen del Consejo de Estado y trabajamos para que la aprobación de la modificación de la ley se pueda producir lo antes posible.

Además, desde Adif se continuarán con las distintas actuaciones en marcha, muchas de las cuales están vinculadas con los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, al que me referiré después.

Entre ellas, adicionalmente a las enmarcadas en Cercanías 25 o Mercancías 30, que ya he comentado, sin ser exhaustivos, tenemos:

- Los nuevos ejes de alta velocidad: Galicia, Asturias, Y Vasca, Venta de Baños – Burgos, corredor navarro, Valencia – Xàtiva – Alicante, Murcia, Almería, Extremadura, Palencia – Santander.
- Actuaciones de mejora de capacidad en terminales declaradas congestionadas o próximas a estarlo: Sants, Sagrera, Chamartín, Atocha, Valencia.
- Avances en la materialización de los corredores Mediterráneo y Atlántico.



- Y actuaciones en red convencional, como el cambio de ancho en Valencia – Castellón- Tarragona, mejora y electrificación de Sagunto – Teruel – Zaragoza, mejora y electrificación de Mérida – Puertollano, mejora y electrificación de Ourense – Lugo, o la mejora y electrificación de Algeciras – Bobadilla.

En el caso de Renfe, nos centraremos con intensidad en las medidas que posibilitarán la prestación de un mejor servicio y más cercano al ciudadano, uno de nuestros objetivos más importantes, como he dicho.

En este sentido, quiero subrayar el esfuerzo que se ha realizado desde Renfe para mantener, en todo momento, una oferta programada que ha ido siempre por delante y que sigue estando por encima de la demanda registrada. La voluntad es seguir reponiendo progresivamente todos los servicios que todavía no están operando a medida que la demanda y la ocupación de los servicios se vayan acercando a los niveles anteriores a la pandemia.

Trabajaremos en el Plan Estratégico de Renfe, cuya actualización se aprobó a finales del año pasado. Este Plan mantiene los tres pilares estratégicos (foco en el cliente, eficiencia y seguridad e internacionalización) e introduce nuevas iniciativas y proyectos con el objetivo de recuperar el equilibrio en la compañía tras el impacto del Covid-19, incrementar los ingresos y mejorar la eficiencia.

Asimismo, sigue el desarrollo de la plataforma integral de movilidad, “Renfe as a Service” (RaaS), a través de la cual los usuarios podrán contratar todos los servicios necesarios para viajar punto a punto, combinando distintos modos de transporte. Esto también supondrá un incentivo para el uso del ferrocarril como modo de transporte sostenible. Esperamos que, una vez esté a pleno rendimiento, esta plataforma pueda generar y atraer 1,3 millones de viajes al año.



Asimismo, seguiremos con la puesta en marcha de los Centros de Competencias Digitales de Renfe que, además de internalizar actividades necesarias para la prestación del servicio y la transformación digital de la empresa, suponen una de las experiencias más importantes que se han puesto en marcha, hasta ahora, en la lucha contra la despoblación.

Ya están en funcionamiento tres de los cinco Centros creados (Teruel, Alcázar de San Juan y Miranda de Ebro), y los dos restantes (Mérida y Linares) serán una realidad previsiblemente antes de que finalice este mes de septiembre.

Estas medidas, entre las más importantes puestas en marcha hasta ahora en materia de Reto Demográfico, permiten generar actividad económica y empleo cualificado en zonas que han estado estrechamente vinculadas con el ferrocarril y que hoy tienen una baja demografía.

También continuaremos con el Plan de renovación de la flota de trenes servicio público, tras años en los que no se adquirió ningún tren para estos servicios, lo que redundará en una mejora de la calidad y también de la eficiencia.

Aquí, como saben, hemos tenido muy en cuenta la priorización de las energías limpias, como el hidrógeno, en las nuevas licitaciones de material que deberá ser utilizado en vías no electrificadas.

En el caso de Renfe Mercancías, pro seguiremos con el plan de trabajo establecido, para convertirse en un operador logístico integral, dentro de la apuesta para incrementar la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril en nuestro país.

Y, por último, seguiremos explorando las oportunidades de negocio a nivel internacional, entre lo que puedo destacar que:



- A finales de marzo volvió a operar el AVE Medina-La Meca.
- Recientemente, Renfe ha firmado con Texas Central el contrato como operador del proyecto de alta velocidad entre Houston y Dallas.
- Asimismo, Renfe participa en el consorcio que está asesorando y supervisando el desarrollo del denominado Tren Maya en México.
- Y recientemente, Renfe ha adquirido el 50% del operador checo Leo Express.

En materia de Puertos, donde la recuperación de los tráficos de mercancías previos a la pandemia ya es una realidad, también avanzaremos en diversas líneas de trabajo concretas, adicionales a las ya indicadas.

En cuanto a la estiba, somos conscientes de la importancia del sector de la estiba para España, no solo por su propia relevancia económica y su papel en el comercio de nuestro país, sino también por la necesidad de que se desarrolle en el necesario clima de paz social, seguimos trabajando con el objetivo de dar seguridad jurídica al sector, y muy especialmente en buscar el necesario equilibrio entre el respeto a la normativa de competencia y también la salvaguarda y garantía de los derechos de los trabajadores, verdaderos “puntales” de un sector esencial para nuestro país.

En lo que se refiere a la sostenibilidad ambiental, entre las metas establecidas destaca el logro en 2030 de una reducción mínima del 50% de la huella de carbono en los puertos, así como un porcentaje de al menos del 50% de uso de energía procedente de autogeneración renovable o de combustibles alternativos neutros en carbono en ese mismo horizonte de 2030.



Con este fin hay diversas medidas concretas en marcha, que superan los 300 millones de presupuesto, que están incluidas en buena medida dentro del Mecanismo de Recuperación.

Por otro lado, también serán incluidos en dicho Mecanismo actuaciones de mejora de la intermodalidad ferro-portuaria, lo que redundará en beneficio del medio ambiente.

Asimismo, como ejemplo de esa proximidad al ciudadano, apostaremos por los modelos de integración puerto ciudad, donde debo decir que todos los puertos de interés general cuentan con proyectos al respecto.

No quiero tampoco dejar de mencionar en este bloque el papel esencial que se desarrolla desde la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR, cuyos profesionales se juegan la vida todos los días para salvaguardar y salvar las de quienes lo necesitan.

En lo que respecta al sector aéreo, aunque todavía estamos lejos de los niveles de tráfico récord de 2019 y tardaremos varios años en recuperarlos, a pesar del complejo contexto sanitario en el que nos movemos, podemos decir que los datos de tráfico de este verano invitan al optimismo.

En el caso de Aena, además de las cuestiones incluidas en el DORA II, al que antes me he referido, avanzaremos de acuerdo con el Plan de Acción Climática, aprobado hace escasos meses.



El objetivo es reforzar el papel de transporte aéreo como motor económico en las áreas de influencia de los aeropuertos, y compatibilizarlo con el refuerzo de nuestros compromisos medio ambientales, contribuyendo a la materialización de la “recuperación verde” del sector aéreo.

El Plan de Acción Climática, con un alcance temporal de 10 años, permitirá alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y sentará las bases para la consecución del Net Zero en 2040, al obtenerse en 2030 una reducción del 94% de las emisiones por pasajero asociadas a las operaciones aeroportuarias propias de Aena, aún a pesar del esperado crecimiento de tráfico.

En el caso de Enaire, avanzaremos en la línea marcada por su Plan Estratégico, el Plan de Vuelo 2025, con el objetivo de convertirla en un operador global de servicios de navegación aérea, basándose en las personas, la innovación, la sostenibilidad y la digitalización.

En el mismo incluimos un importante esfuerzo inversor para digitalizar y modernizar profundamente la tecnología de la navegación aérea española, en línea con los requerimientos del Cielo Único Europeo.

Además, también impulsaremos Startical, un verdadero ejemplo de innovación e iniciativa para la operación global de servicios satelitales de navegación aérea. Con ello contribuiremos a mejorar la capacidad y uso de las rutas aéreas, así como la gestión del tráfico aéreo con viajes más seguros, directos, confortables y sostenibles.

Para finalizar este repaso por áreas de actividad, me gustaría recordar que:

- Continuaremos garantizando el Servicio Postal Universal, como instrumento garante de la cohesión social y territorial, en especial en la España vaciada.



- Y que, desde el Instituto Geográfico Nacional, seguiremos trabajando en numerosos proyectos interesantes.

El tercer gran instrumento del que disponemos en el Ministerio es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que tiene cuatro objetivos principales, perfectamente alineados con el impulso que queremos dar:

- La transición ecológica.
- La transformación digital.
- La cohesión social y territorial.
- Y la igualdad de género.

Las dos políticas palanca en las que participamos –la Agenda Urbana y rural y las Infraestructuras y ecosistemas resilientes–, permitirán generar actividades y empleo.

A su vez, gracias a las reformas que se implementarán, a las que me he ido refiriendo a lo largo de la comparecencia, se modernizará y preparará el país para el futuro:

- La transformación de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana en el contexto de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.
- La implementación de la Agenda Urbana Española.
- La “Nueva Política de Vivienda” para promover el parque de alquiler social o asequible.
- Y la Rehabilitación de viviendas, edificios y barrios integrales a gran escala.



La idea más importante es que, por primera vez, contamos con un Plan anti-cíclico, para dinamizar la recuperación económica y que, respetando su propósito de transformación ecológica y digital, tenga un alto impacto social y territorial.

En volumen total de las inversiones de las tres componentes en que participamos asciende a 20.000 millones de euros, de los que en el Ministerio tenemos encomendadas directa o indirectamente la gestión de 17.000 millones de euros. En concreto:

- Se destinan más de 13.200 millones de euros a movilidad sostenible, esto es, la mayor inversión del plan, lo que está permitiendo aumentar la inversión del Ministerio y sus empresas en aproximadamente un 30% en los próximos años. Y que también aumentará las inversiones de Ayuntamientos y Comunidades.

El desglose dentro del Ministerio es el siguiente:

- o Para el Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos, más de 4.500 millones.

- o Y para Movilidad sostenible, segura y conectada, casi 6.700 millones.

- Y, por otro lado, 6.820 millones de euros destinados a las actuaciones en vivienda y regeneración urbana, en programas de rehabilitación energética e integral de viviendas, edificios y barrios en entornos urbanos y rurales, la segunda mayor inversión del Plan.

Como hemos dicho en otras ocasiones, las ayudas representan aproximadamente el 10% del valor añadido bruto anual de toda la construcción en España.

Para la gestión de estas cuantías, contamos con la importante fortaleza de la capacidad y experiencia para la gestión de Fondos Europeos y acometer proyectos de gran envergadura.



Se trata de inversiones con una gran componente ambiental –el 75%–, que contribuirán a alcanzar una verdadera transformación en línea con los objetivos transformadores de la Agenda Verde: reducir en 35% el tráfico privado en zonas de bajas emisiones y reducción media del consumo de energía primaria no renovable superior al 40% en rehabilitación de edificios.

Estas inversiones pondrán en marcha reformas en sectores que representan un 20% del PIB. Y nos permitirán crear casi medio millón de empleos, muchos de ellos en sectores de futuro, e incrementar el PIB en unos 34.000 millones de euros.

Es importante destacar que más de la mitad de los fondos, unos 8.670 millones de euros, serán gestionados por las Comunidades Autónomas, las Entidades Locales o están destinados a empresas privadas.

Como dije antes, yo misma participé la semana pasada en la presentación del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible y digital del transporte urbano, que supone una inversión de 1.000 millones de euros.

Los próximos hitos que tendremos en el Plan:

- En materia de movilidad, avanzaremos en las líneas destinadas a las Comunidades Autónomas, manteniendo la vía de diálogo abierta a través de la Conferencia Nacional de Transporte, y las destinadas a la renovación sostenible de nuestra flota de transporte de mercancías por carretera.

- Y, en materia de agenda urbana y vivienda, tras haber publicado el lunes en el BOE la Orden Ministerial por la que se aprueban las bases y la convocatoria de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción de la Agenda Urbana Española, como les avancé, aprobaremos dos iniciativas:

- Un Real Decreto por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social.



- Y un Real Decreto-ley para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria y la promoción de vivienda en alquiler en el contexto del plan de recuperación, transformación y resiliencia de España.

Concluyo ya, Señorías. Como les he dicho, sostenibilidad, cercanía al ciudadano, igualdad y cooperación y diálogo serán las señas de identidad de nuestra tarea al frente de este Ministerio.

Y lo haremos incluyendo esta impronta en los tres grandes instrumentos de planificación con los que contamos, a los que daremos continuidad: la Agenda Urbana Española, la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Además, quiero hacer notar, como culminación de los trabajos llevados a cabo hasta el momento, que en breve plazo esperamos traer a esta Cámara los Proyectos de Ley que se encuentran actualmente en una fase de tramitación más avanzada, donde esta Comisión tendrá un papel destacado.

A partir de este momento quedo a disposición de sus Señorías para que planteen aquellas cuestiones o sugerencias que consideren oportunas, que intentaré responder en el turno de réplica.

Muchas gracias.