

# Líneas Generales de la **Política** del **Ministerio de Fomento** para la **Legislatura**

Julio 2018

---



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

Edita: ©Ministerio de Fomento  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

INIPO: 161-18-126-1

Impreso en papel 100% reciclado

<b>Prólogo</b> .....	5
<b>1. Contexto económico</b> .....	7
<b>2. Mensajes iniciales: continuidad de las inversiones y transparencia</b> .....	7
<b>3. Líneas Generales para la Legislatura</b> .....	8
3.1. Reorientar el sistema de transporte .....	8
3.2. Diálogo y consenso.....	8
3.3. Acceso social a la vivienda.....	9
3.4. Transparencia, digitalización, eficiencia y realismo .....	9
3.4.1. Transparencia .....	9
3.4.2. Digitalización.....	9
3.4.3. Eficiencia.....	10
3.4.4. Realismo .....	11
<b>4. Detalle de actuaciones por áreas de actividad</b> .....	12
4.1. Cuestiones generales.....	12
4.1.1. Planificación .....	12
4.1.2. Internacionalización.....	14
4.1.3. Transparencia .....	15
4.1.4. Instituto Geográfico Nacional.....	15
4.1.5. Comisiones de Investigación de Accidentes .....	16
4.1.6. Seguridad .....	16
4.1.7. Régimen postal.....	17
4.2. Carreteras.....	17
4.2.1. Liberalización de peajes .....	17
4.2.2. Estudio sobre el modelo de red viaria .....	18
4.2.3. Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras (PIC) .....	18
4.2.4. Conservación como prioridad inversora.....	19
4.3. Ferrocarriles.....	19
4.3.1. Nuestro papel en el espacio ferroviario único europeo.....	19
4.3.2. Estrategia indicativa y Reglamento de la LSF.....	19
4.3.3. Adif.....	20
4.3.4. Plan de acción en materia de seguridad ferroviaria .....	21
4.3.5. Plan nacional de cercanías de movilidad urbana .....	21
4.3.6. Liberalización de los servicios ferroviarios nacionales de viajeros: plan de material y producto propio .....	21

# Índice

4.3.7.	Obligaciones de servicio público ferroviarias (servicios OSP) .....	22
4.3.8.	Política de servicios ferroviarios orientados a las personas .....	22
4.3.9.	Mejoras en la gestión de las mercancías.....	22
4.3.10.	Plan Estratégico de Renfe .....	23
4.4.	Puertos .....	23
4.5.	Aéreo .....	24
4.5.1.	Plan estratégico de Aena e internacionalización.....	24
4.5.2.	Plan Vuelo 2020 de Enaire.....	25
4.6.	Transporte.....	26
4.6.1.	Prioridades en las obligaciones de servicio público (OSPs) .....	26
4.6.2.	Subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares .....	27
4.6.3.	Taxi y VTC.....	27
4.6.4.	Normativa europea del transporte de mercancías por carretera (camiones).....	28
4.6.5.	Concesiones de transporte por carretera (autobús) .....	28
4.6.6.	Salvamento marítimo.....	29
4.7.	Vivienda.....	29
4.7.1.	Principales medidas y objetivos.....	29
4.7.2.	Medidas a corto plazo.....	30
4.7.3.	Medidas a medio y largo plazo .....	32
4.7.4.	Otras medidas en materia de arquitectura, vivienda y suelo.....	34

## Prólogo

El presente documento recoge las ideas principales que pude exponer en mi intervención inicial durante la comparecencia celebrada el pasado día 12 de julio de 2018 ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Tal y como expresé en aquel momento, tenemos el firme convencimiento de que es posible una política de infraestructuras, transporte y vivienda más racional y más moderna.

Por ello, tras repasar sucintamente el contexto económico en el que debemos desarrollar nuestra actividad y dar un mensaje inicial de continuidad de las inversiones, que proporciona certidumbre al sector, así como de transparencia, tal y como demanda la sociedad actual, desarrollamos las cuatro líneas generales que lo posibilitarán: la reorientación del sistema de transporte; la actitud de diálogo y consenso; el acceso social a la vivienda; y el protagonismo de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y el realismo. Por último, describimos detalladamente de qué forma se concretan esos cuatro objetivos en las diferentes áreas de actividad del Departamento: cuestiones de ámbito general, carreteras, ferrocarriles, puertos, modo aéreo, transporte y vivienda.

Quienes conformamos el nuevo equipo del Ministerio nos sentiremos muy satisfechos si conseguimos alcanzar los cuatro objetivos antes mencionados y, lo que es más importante, lograr que el Grupo Fomento los asuma como propios para el futuro. Si lo conseguimos, estaremos progresando como país.

José Luis Ábalos Meco

Ministro de Fomento



# 1. CONTEXTO ECONÓMICO

La actividad del Departamento se enmarcará en los objetivos y las prioridades de la política económica del Gobierno: crecimiento robusto, sostenible e inclusivo.

Como consecuencia de los recientes estudios realizados, fundamentalmente desde la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), los principales retos pendientes en este campo se encuentran en el ámbito de la desigualdad y la pobreza; del mercado de trabajo; de la educación; y de la productividad.

Para superarlos, en cada uno de los Departamentos ministeriales hay que sentar las bases necesarias en lo que resta de Legislatura. En el ámbito del Ministerio de Fomento se trabajará específicamente para la corrección de la desigualdad y el incremento de la productividad de la economía.

## 2. MENSAJES INICIALES: CONTINUIDAD DE LAS INVERSIONES Y TRANSPARENCIA

Los mensajes iniciales son los de continuidad de las inversiones y transparencia.

Con carácter general, el cambio de Gobierno no debe afectar a los compromisos de inversión y de contratos, no paralizar ni demorar nada.

Además, se debe trabajar con transparencia y con realismo, con diálogo y concertación entre todas las Administraciones.

## 3. LÍNEAS GENERALES PARA LA LEGISLATURA

La intención del nuevo equipo de personas al frente del Ministerio de Fomento es que, fruto del análisis realizado, se corrija la situación inicial planteando medidas de mejora que permitan alcanzar los siguientes objetivos, que constituirán las cuatro líneas generales para la Legislatura, que posibilitarán alcanzar una política moderna en materia de infraestructuras, transporte y vivienda:

Estas líneas son:

- Reorientación del sistema de transporte
- Actitud de diálogo y consenso
- Acceso social a la vivienda
- Y protagonismo de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y el realismo.

### 3.1. Reorientar el sistema de transporte

En primer lugar, se necesita que realmente las infraestructuras de transporte no sean un fin en sí mismas, para lo que es preciso reorientar el sistema de transporte.

Por ello, se establece el compromiso de dar al sistema de transporte una clara orientación para mejorar la calidad de vida de las personas, incrementar la cohesión social y territorial, y apuntar hacia la economía productiva, con el efecto multiplicador que produce en el PIB cada euro que invierte este Ministerio.

Con esto se conseguirá que las infraestructuras sean un instrumento eficaz de ordenación y cohesión territorial.

### 3.2. Diálogo y consenso

En segundo lugar, las actuaciones deben ser el resultado motivado del proceso de diálogo y consenso con el territorio, representado, por ejemplo, por otras Administraciones y asociaciones sectoriales.

Para saber qué es realmente necesario, además de hacer estudios técnicos, es esencial saber escuchar al territorio, saber qué necesidades tiene y qué demanda.

Sin lugar a dudas, es esencial la interlocución con todas las Administraciones Públicas para posibilitar la transparencia en la toma de decisiones, en la comunicación de las opciones y del estado actual de las actuaciones.



### 3.3. Acceso social a la vivienda

En tercer lugar, se dará a la política de vivienda la importancia que merece. Por ello, se hará del acceso social a la vivienda una de las prioridades. Es necesario hacer este giro social en las políticas de vivienda que se llevan a cabo desde el Ministerio.

### 3.4. Transparencia, digitalización, eficiencia y realismo

Y, en cuarto y último lugar, se propone hacer de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas, así como el realismo de las inversiones en infraestructuras, una de las señas de identidad.

#### 3.4.1. Transparencia

Hoy en día, la ciudadanía exige a los políticos y los gestores públicos un plus cuando paga sus impuestos, que es el del gasto responsable y saber a qué se dedican los fondos con total transparencia.

La transparencia tiene que servir para evitar el continuo juego de promesas acumuladas que la ciudadanía recibe con incredulidad por los incumplimientos del pasado y que es un factor más de desgaste de la imagen de la política y de lo público.

#### 3.4.2. Digitalización

Asimismo, se debe tener presente en todo momento la digitalización. Dado que hay realidades que evolucionan a la par que la tecnología, la digitalización debe ser una de las referencias.

El Ministerio de Fomento va a avanzar en línea y conjuntamente con las políticas europeas en dicha materia, participando tanto en la definición de dichas políticas como en la participación activa en su desarrollo e implementación.

En la época del “big data”, el Ministerio debe desarrollar y recopilar una extensiva base estadística de acceso público y herramientas para potenciar su uso, con el fin de fortalecer el diseño de los Planes. Proyectos propuestos a partir de información débil o intuiciones suelen conducir a errores de política. Pero además los datos deben estar al servicio de nuestra inteligencia colectiva, lo que potenciaría la investigación en nuestro país.

La innovación es la palanca de cambio para lograr los cambios de modelo necesarios y la transformación en diferentes campos, en la descarbonización del transporte, en la mejora de la eficiencia energética, del aprovechamiento de las infraestructuras, de la interoperabilidad, de la intermodalidad, de conseguir una movilidad puerta a puerta, sin barreras, y en definitiva para trabajar en línea con la agenda europea hacia una movilidad segura, limpia y conectada.

Y como no puede ser de otra manera, se seguirá impulsando la incorporación de los nuevos retos tecnológicos en la política de transportes, como es el incipiente sector de los drones y la necesidad de hacer realidad sus excelentes perspectivas de desarrollo.

Siguiendo con otras líneas de la innovación, la digitalización del transporte es uno de los pilares básicos que proporcionará la base para facilitar una rápida evolución llamada a revolucionar el sector del transporte y sus servicios. Las políticas de datos abiertos del transporte permitirán no solo centralizar la información y hacerla accesible, sino también promover iniciativas que aporten importantes mejoras en los servicios a los viajeros.

También la logística se verá beneficiada por esta digitalización del transporte, que permitirá la eliminación de algunas barreras y aportará mayor control, seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías.

Asimismo, es de destacar el importante avance en la tecnología y su contribución a la movilidad conectada, poniendo en comunicación todas las partes implicadas en el transporte. Vehículos, infraestructura, autoridades de tráfico, titulares de infraestructura, etc, compartirán su información en tiempo real para hacer los viajes más seguros, eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

Y también se trabajará por la implantación efectiva de la metodología BIM (Building Information Modeling) en la contratación pública.

Por todo ello, en el ámbito del Ministerio se pondrá en marcha un Plan de Transformación Digital que alcanzará al conjunto del Departamento y a sus Organismos Públicos adscritos.

### 3.4.3. Eficiencia

La eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas debe ser un principio para favorecer el bien común. Por ello, hay que orientar los recursos a aquellas actuaciones que generen mayor bienestar social. Este Ministerio maneja una parte muy importante de los impuestos que pagan los españoles y deben ser gestionados de manera adecuada.

La eficiencia del gasto tiene que estar alumbrada por la rentabilidad social de las actuaciones y su adecuada programación. Son criterios que permitirán una mejor funcionalidad y conectividad de nuestras infraestructuras y que, asimismo, tienen que velar por su adecuada conservación.

En esta línea, para mejorar la planificación y detectar las mejores oportunidades, para aprovechar la inteligencia colectiva de la sociedad, se debe hacer un uso intensivo de los datos.

#### 3.4.4. Realismo

Asimismo, hay que ser realistas. La ciudadanía y el sector necesita certidumbres: un mensaje de confianza que se verá reforzado por los principios de transparencia y eficacia del gasto público.

La capacidad inversora del Ministerio de Fomento y de sus empresas no se ha visto ni se verá menoscabada por el cambio de Gobierno, antes al contrario, por cuanto se persigue una optimización de la programación de las inversiones que permita realmente contar lo que se va a licitar y ejecutar.

## 4. DETALLE DE ACTUACIONES POR ÁREAS DE ACTIVIDAD

A continuación, se detalla de qué forma se concretan esos cuatro objetivos en las diferentes áreas de actividad del Ministerio.

### 4.1. Cuestiones generales

#### 4.1.1. Planificación

##### Impulsar las redes transeuropeas de transporte

Dentro de las cuestiones generales y de la planificación, una de las primeras cuestiones que se desarrollará es el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T). De acuerdo con la regulación europea, en el caso de España habría que tener complementada en 2030 su Red Básica, lo que se traduce en finalizar los Corredores Mediterráneo y Atlántico.

Por ello, se propone desarrollar un mecanismo de impulso al desarrollo de la Red Transeuropea de transporte en España, dentro de los marcos de planificación existente. Este mecanismo aceleraría y potenciaría la ejecución de la Red Transeuropea de Transporte en España de acuerdo con la regulación europea.

##### Revisión de los instrumentos de planificación

En segundo lugar, también es necesario revisar los instrumentos de planificación.

Se debe plantear con rigor cuánto debe invertir España en infraestructuras de transporte, en qué tipos y cómo financiarlo. Es básico ver qué sucede con los porcentajes de inversión pública en otros países, dado que mientras que en otros países hay cierta estabilidad, en España se pasó del 5 al 2% del PIB en poco más de 5 años, de los que un 0,6% corresponden a Fomento; el “stock” de capital público, donde sí es cierto que se ha avanzado considerablemente; los análisis coste-beneficio; y los criterios políticos de coordinación, porque sumar inversiones para multiplicar resultados es el reto.

Hay que huir de la tentación de “completar mapas” porque sí y responder a las preguntas de ¿por qué?, ¿para qué? y ¿para quién? Si se responde a esas preguntas, se evitarán errores y excesos del pasado. Es preciso detectar las necesidades de capital físico del país con diálogo y consenso, tanto con las Administraciones territoriales como con la iniciativa privada. Y es necesario evitar “cuellos de botella” y favorecer las inversiones que potencian la rentabilidad de otras y son generadoras de sinergias.

En definitiva, es esencial realizar una evaluación ex-ante de los nuevos proyectos de inversión, efectuando el análisis coste-beneficio de cada proyecto, considerando tanto la rentabilidad financiera como la económica y social. Este análisis se realizará siempre con la misma metodología para todo el Ministerio y estará presente en los proyectos desde la fase del estudio informativo o equivalente, lo que no siempre sucede ahora.

Pero también parece necesario hacer un seguimiento de dichas actuaciones y efectuar una evaluación ex-post, que se realizará mediante indicadores que se publicarán posteriormente.

En este contexto se potenciará la figura del Consejo Asesor de Fomento como órgano independiente que ayuda a una mejor planificación.

### Gestión de cadenas logísticas completas

Desde la óptica de la planificación, en materia de transporte, se dará a la logística la importancia que merece. Por ello, se trabajará por la gestión de las cadenas logísticas completas, y no de infraestructuras aisladas.

### Sostenibilidad y cambio climático

En relación con el impulso de la sostenibilidad del transporte, mencionar que el transporte, como el resto de actividades intensivas en el uso de energía y otros recursos naturales, se enfrenta a importantes retos, destacando entre ellos la necesidad de avanzar en su progresiva descarbonización para facilitar el cumplimiento de los compromisos en los ámbitos de la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica.

Siendo una actividad básica para aumentar la competitividad de la economía y del sector exportador, reforzar la cohesión social y territorial, y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, también conlleva algunos impactos ambientales negativos como la emisión de contaminantes a la atmósfera o el ruido.

En este sentido, los estudios dicen que, con un 26% del total, el transporte es el sector con mayor peso en el balance de gases de efecto invernadero en España. En 2017, las emisiones en este sector se incrementaron en un 2,6% como consecuencia del aumento de las emisiones de transporte por carretera.

Para encauzar esta situación, como ustedes saben, es voluntad de este Gobierno presentar una Ley de Cambio Climático y la elaboración del Plan integrado de Energía y Clima. Por ello, y dentro de la coordinación de las políticas y actuaciones de los distintos Ministerios, se tomará el relevo en el Plan de Sostenibilidad cuya redacción inició el anterior Gobierno a través de Ineco para finalizarlo y presentarlo.

## 4.1.2. Internacionalización

En materia de internacionalización, se impulsará y defenderá la defensa de los intereses españoles en la Unión Europea y en el ámbito internacional.

### Defensa de los intereses españoles en la Unión Europea

España va a participar activamente en todas las instancias europeas para tener voz propia en todos los asuntos que afecten a las competencias de Fomento. Dada la importancia de España en el sector del transporte, se va a trabajar para lograr una posición clara y nítida de los intereses del sector, favoreciendo la participación de nuestros expertos en todas las instancias europeas. Lo anterior conllevará establecer relaciones bilaterales con todos aquellos países con más puntos en común para defender nuestras posiciones.

### Participación en Organismos Internacionales

Asimismo, la defensa de los intereses españoles en el contexto internacionalizado actual requiere una mayor participación de España en los foros donde se generan alianzas y se toman las decisiones que afectarán al comercio internacional y a la imagen de España (y de sus empresas) en el exterior.

España ha perdido paulatinamente peso en todos los organismos internacionales; pues bien, esa tendencia tiene que cambiarse radicalmente. La actividad internacional no puede quedar relegada a un segundo plano en este sector que cada vez está más internacionalizado.

### Apoyo a la internacionalización de las empresas españolas

Del mismo modo, las empresas españolas del sector de las infraestructuras y el transporte ya tienen cerca del 75% de su contratación en el exterior. Están exportando el know-how desarrollado en España, y hay que seguir alentándolas en su expansión internacional: siendo conscientes de que no se puede sustituir a la iniciativa privada, es necesario seguir apoyando a las empresas españolas en sus mercados exteriores.

### Relaciones bilaterales con Francia y Portugal

Por otro lado, se reforzarán las relaciones bilaterales con Francia y Portugal, para ganar aliados en las negociaciones a nivel europeo e internacional y avanzar en conexiones que minimicen el impacto de la condición periférica española.

### 4.1.3. Transparencia

En lo que respecta a la transparencia, elaboraremos y pondremos a disposición pública, a través del portal web del Ministerio de Fomento, una herramienta de consulta sobre las infraestructuras de transporte, de una manera accesible y transparente.

En particular, esta herramienta permitirá dar a conocer la situación de las infraestructuras de transporte viario y ferroviario actualmente promovidas y planificadas por la administración estatal, con datos concretos sobre:

- Principales objetivos y ventajas de la solución propuesta (desarrollo económico, cohesión territorial, reducción de tiempos de viaje, etc.).
- Estado de tramitación de los estudios en desarrollo (en redacción, en información pública, en evaluación ambiental, aprobado...).
- Procesos y plazos previstos de participación pública.
- Vigencia y horizonte temporal (por ejemplo: plan o programa en el que está incluida la infraestructura).
- Localización y comunidades beneficiadas (por ejemplo: mediante mapa interactivo).
- Y otros datos de interés (corredores prioritarios europeos, ayudas comunitarias, etc.).

Análogamente, en materia de arquitectura, vivienda y suelo, fomentaremos el acceso a la información a través del Observatorio de Vivienda y Suelo, el Sistema de Información Urbana o el Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas.

### 4.1.4. Instituto Geográfico Nacional

En materia del Instituto Geográfico Nacional, a lo largo de la Legislatura:

- Se fomentará la actualización continua de las bases de datos de información geoespacial y el mapa oficial automático.
- Se potenciarán las instalaciones e instrumentación en el Centro de Desarrollo Tecnológico.
- Se impulsará el Proyecto de la Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales (RAEGE).
- Y se continuará con las tareas de vigilancia volcánica y sísmica, materia donde además es preciso avanzar en los aspectos normativos.

#### 4.1.5. Comisiones de Investigación de Accidentes

En lo que se refiere a las Comisiones de Investigación técnica de Accidentes de transporte, que gozan de independencia funcional, desde el punto de vista orgánico, están adscritas a la Subsecretaría del Departamento, con la finalidad de que se les provea de los medios humanos y materiales necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Si bien su actual modelo organizativo es conforme a la normativa europea y similar a los modelos existentes en otros países de nuestro entorno, se estudiará la forma de fortalecer aún más su independencia funcional y optimizar su funcionamiento.

#### 4.1.6. Seguridad

En esta misma línea, todas las actuaciones en materia de transporte se abordarán con una prioridad fundamental, la seguridad, tanto en el transporte aéreo como ferroviario. Y es en este ámbito donde juegan un papel esencial tanto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), dependientes ambas del Ministerio de Fomento.

AESA, tras 10 años de funcionamiento, se ha consolidado como un organismo de referencia internacional en la supervisión, inspección y ordenación de la aviación civil, en un marco de fortalecimiento continuo de la seguridad aérea.

A tal fin, se va a trabajar para fortalecer su papel de manera que AESA continúe posicionada en la vanguardia de la seguridad aérea.

Y también se dará un impulso decidido por reforzar la protección de los derechos de la ciudadanía como usuarios del transporte aéreo en el que AESA juega y jugará un papel fundamental.

Igualmente, por lo que respecta al modo ferroviario existe el compromiso de este Ministerio y de todo el grupo Fomento con la seguridad ferroviaria.

En ese sentido, hay que destacar el papel de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

En la Unión Europea está en marcha, desde hace años, un proceso complejo de transformación del modelo ferroviario, que apuesta por la liberalización, la interoperabilidad y la seguridad. Y España está realizando un esfuerzo notable en la armonización y adaptación de los sistemas nacionales, para contribuir al espacio ferroviario único europeo.



#### 4.1.7. Régimen postal

Por lo que se refiere a los servicios postales, al Ministerio de Fomento le corresponden importantes responsabilidades en materia de ordenación normativa y ejecución de la política postal.

Por ello se impulsará en los próximos meses el Plan de prestación del servicio postal universal y su correspondiente Contrato regulador para su aprobación por el Consejo de Ministros. Dicho Plan asegurará la adecuada financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio, de forma 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, se pondrá 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.

## 4.2. Carreteras

### 4.2.1. Liberalización de peajes

Dentro de las cuestiones sectoriales, en materia de carreteras, se van a liberar los peajes de las autopistas cuya concesión acaba en la presente legislatura:

- La AP-1 entre Burgos y Armiñón, que vence su concesión el 30 de noviembre de 2018.
- Y la AP-7 entre Tarragona y Alicante y la AP-4 entre Sevilla y Cádiz, que vencerían el 31 de diciembre del próximo año.

Es una cuestión de equidad y de justicia con los territorios que ya han pagado sobradamente estas infraestructuras, que en otras áreas han sido sufragadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Con este fin, en los próximos meses se profundizará en las actuaciones complementarias que son necesarias para materializar el levantamiento de los peajes.

Asimismo, de todas ellas se realizará un Estudio sobre el Estado de la Infraestructura para determinar las actuaciones que debe llevar a cabo la concesionaria para que el estado de conservación previo a su entrega sea el adecuado y se asumirá su conservación directamente por el Estado, como en el resto de la red (a través del correspondiente contrato de conservación integral).

## 4.2.2. Estudio sobre el modelo de red viaria

Del mismo modo, se va a emprender un estudio sobre el modelo de red viaria que se desea tener en el futuro en nuestro país, porque:

El dejar de pagar peaje no significa que no paga nadie, sino que lo pagan todos los ciudadanos a través de los impuestos. Por ello, se debe hacer una reflexión y sentar las bases para los costes de mantenimiento en el futuro.

- Se debería intentar guardar cierta coherencia entre lo que pasa en los diferentes territorios, pues es una realidad que la presencia de los peajes no es homogénea en el territorio.
- Y, por otro lado, también se tiene que ver qué sucede con las autopistas de peaje en fase de liquidación, en coordinación con los Ministerios de Hacienda y de Economía.

Asumir estas autopistas requiere revisar las nuevas necesidades como consecuencia de los incrementos de tráfico, la conectividad con otras redes de carreteras o la conveniencia de algunas actuaciones previstas ahora que las autopistas serán de uso libre.

Para ello, se abordará con la Diputación Foral de Álava y los gobiernos autonómicos de la Junta de Castilla y León, la Generalitat Valenciana, la Generalitat de Catalunya y la Junta de Andalucía la nueva conformación de la red viaria tras la supresión de los peajes.

## 4.2.3. Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras (PIC)

Por otro lado, se continuará con el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras (PIC), concebido para, mediante la colaboración público-privada, obtener financiación del Banco Europeo de Inversiones y del ahorro privado para desarrollar infraestructuras en un momento en el que las disponibilidades presupuestarias son más limitadas que en épocas pasadas.

Como muestra de las certidumbres que se quiere aportar a las empresas, se asumen sus planteamientos. Ahora bien, aquí también se actuará con transparencia y con eficiencia en el gasto público.

La situación encontrada y las implicaciones que conllevará la supresión de peajes (necesidad de refuerzo de capacidad, nuevos enlaces, pérdida de oportunidad de nuevas duplicaciones...) permitirá ajustar la programación al grado de madurez de la tramitación administrativa y a la mayor eficacia para la Red de Carreteras del Estado. Todo ello buscando objetivos similares de inversión a los inicialmente anunciados.

En todo caso, las actuaciones que se desarrollen con el modelo del PIC se conjugarán con la inversión ordinaria en carreteras del Ministerio de Fomento. La combinación de ambas herramientas, inversión directa y colaboración público-privada en el PIC, implicarán una programación coordinada de todas las actuaciones a desarrollar.

#### 4.2.4. Conservación como prioridad inversora

En los últimos años previos a la crisis se impulsó significativamente nuestra red de infraestructuras de alta capacidad, actividad que ha tenido un freno importante durante la crisis, algo que también se ha sentido notablemente en la conservación de nuestra red.

Como consecuencia de ello, muchos tramos de la Red de Carreteras del Estado requieren actuaciones urgentes que se van a impulsar, porque ésta es una de las principales demandas sociales.

### 4.3. Ferrocarriles

#### 4.3.1. Nuestro papel en el espacio ferroviario único europeo

En lo que respecta al sector ferroviario, comenzando por la planificación, se quiere que España juegue un papel determinante en la conformación del espacio ferroviario único europeo. Ello obligará a impulsar decididamente una acción política conjunta con nuestros vecinos para garantizar que las infraestructuras que desarrolle cada Estado miembro conformen una autentica red transeuropea, mediante sus oportunas conexiones.

Esas conexiones comunes no solo requieren el desarrollo de infraestructuras, sino que éstas alcancen un grado de interoperabilidad adecuado que garantice un tráfico eficiente.

Se quiere ser los principales impulsores de una red ferroviaria por la que los trenes puedan circular libremente sin ningún tipo de traba, ya sea técnica o administrativa.

Todo ello, sin olvidar nuestro compromiso con conexiones que aún demandamos, como las del corredor Mediterráneo desde Valencia a Madrid y a Zaragoza de cara a la aprobación del nuevo reglamento de corredores ferroviarios.

#### 4.3.2. Estrategia indicativa y Reglamento de la LSF

En este mismo sentido, jugar un papel activo en Europa obliga a ser ejemplares en el cumplimiento de sus directivas y las normas con que se trasponen a nuestro ordenamiento jurídico.

Por este motivo, se iniciará la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad.

### 4.3.3. Adif

Por otro lado, la planificación de Adif para los próximos años está basada en su responsabilidad como servicio público y en la sostenibilidad de su actividad como administrador de infraestructuras, pasando así de un enfoque tradicional orientado casi exclusivamente hacia resultados económicos a un nuevo enfoque de triple cuenta de resultados en el que son igualmente relevantes los impactos económicos, sociales y ambientales de nuestra actividad. Por ello, Adif (y Adif Alta Velocidad) ha orientado su estrategia hacia la contribución de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

Esta decisión se encuentra alineada con el fuerte impulso que está dando el Gobierno al desarrollo sostenible y que se ha puesto de manifiesto con la creación de un Alto Comisionado para la Agenda 2030 como órgano dependiente de Presidencia del Gobierno en junio de 2018.

Para poner en la práctica esta nueva orientación, Adif (y Adif Alta Velocidad) ha basado su estrategia en tres grandes pilares: seguridad, servicio y sostenibilidad:

- Seguridad, entendida no solo como seguridad en la circulación, sino también como protección y seguridad de personas e instalaciones, aprovechando toda la tecnología a nuestro alcance y teniendo en cuenta que Adif está considerado operador crítico.
- Servicio, con la apuesta por incrementar la cuota de transporte ferroviario, con el objetivo de alcanzar un incremento total de volumen de tráfico del 7% en toda la red ferroviaria para el año 2020 (respecto a 2017), lo que incluye un fuerte impulso al transporte de mercancías mediante un Plan de mercancías.
- Para conseguir esta mejora en la cuota del transporte, es imprescindible crear una experiencia óptima para los usuarios con iniciativas como el Plan de Estación Inteligente e incrementar la oferta de infraestructuras.
- Y sostenibilidad, que requiere lograr un resultado de explotación equilibrado, así como contribuir a un transporte respetuoso con el medioambiente mediante un Plan Director de lucha contra el cambio climático que buscará la consecución de ambiciosos objetivos en materia de transición energética y descarbonización.

### Cuarto paquete ferroviario

Hay que hacer una mención especial al proceso de adaptación del Cuarto Paquete Ferroviario.

El objetivo es culminar este proceso de adaptación, en especial en lo relativo a la garantía de la independencia del administrador de infraestructuras especialmente en sus funciones esenciales (asignación de capacidad y fijación de cánones), a la fijación y tramitación de cánones, a las condiciones de acceso y gestión en instalaciones de servicio y al proceso de adjudicación de capacidad.

#### 4.3.4. Plan de acción en materia de seguridad ferroviaria

Del mismo modo, se impulsará el Plan de acción en materia de seguridad ferroviaria que está en marcha por parte de Renfe y de Adif con la colaboración y coordinación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

#### 4.3.5. Plan nacional de cercanías de movilidad urbana

Por otro lado, en los últimos meses se han presentado Planes de Cercanías de diversos núcleos: Cataluña, Cantabria, Asturias, Comunidad Valenciana y Madrid.

Hay que seguir avanzando en esa línea, pero dando un carácter de unidad a los mismos e integrándolos, por lo que, manteniendo los anteriores Planes, se desarrollará un Plan nacional de cercanías de movilidad urbana en colaboración con todas las Administraciones.

#### 4.3.6. Liberalización de los servicios ferroviarios nacionales de viajeros: plan de material y producto propio

Asimismo, con las miras puestas en la liberalización del mercado de viajeros por ferrocarril, una de las prioridades será el garantizar que Renfe sea plenamente competitiva en el nuevo contexto.

El reto fundamental que Renfe debe afrontar en el corto y medio plazo es el de la liberalización de los servicios ferroviarios nacionales de viajeros a partir de diciembre de 2020 (de hecho, los eventuales competidores podrán solicitar “capacidad” para esa fecha, lo mismo que Renfe, a partir de enero de 2019), tal y como marcan las directivas europeas.

Para abordar este reto, Renfe, además de continuar mejorando su eficiencia como empresa y agilizar notablemente sus procesos internos, debe acometer dos tareas básicas:

- En primer lugar, dotarse de material rodante suficiente y aumentar su productividad.
- Y, en segundo lugar, desarrollar un producto propio para competir en los segmentos en los que se espera competencia.

Respecto a la primera de estas cuestiones, desde Renfe se debe ultimar e impulsar el denominado Plan de Adquisición de Material, tanto en la parte que afecta a los Servicios Comerciales (Alta Velocidad, fundamentalmente), como en la que afecta a los Servicios OSP (Obligaciones de Servicio Público, sobre los que se volverá más adelante). Pero también debe acometer un paquete de medidas que permitan aumentar la productividad (utilización) de los trenes, lo cual exigirá inversiones en talleres e instalaciones de apoyo, tanto para mejorar las existentes como de nueva construcción.

Respecto a la segunda cuestión, la puesta en servicio del producto EVA (que debe prestar especial atención a la intermodalidad, a la movilidad de grupos, a la “facilidad” para viajar, a los clientes “nuevos”...), anunciado para el próximo año entre Barcelona y Madrid, debe tener continuidad para otras relaciones.

Naturalmente, la contrapartida de esta apertura del mercado nacional de viajeros debe ser la internacionalización de la empresa.

#### 4.3.7. Obligaciones de servicio público ferroviarias (servicios OSP)

En el caso de las obligaciones de servicio público ferroviarias (servicios OSP), se ultimarán la tramitación y se firmará el correspondiente contrato.

La fórmula que permite la normativa europea (y que es la que han adoptado otras administraciones ferroviarias) es la adjudicación directa a Renfe de la explotación de los servicios OSP por un plazo de 10 años, más 5 de prórroga si median inversiones que lo justifiquen. La renovación de buena parte del parque de trenes con el que se prestan (contemplada en el mencionado Plan de Adquisición de Material) y la continuidad de las mejoras en las estaciones que gestiona Renfe (con especial atención, en ambos casos, a la accesibilidad) avalan la aplicación de esta fórmula.

#### 4.3.8. Política de servicios ferroviarios orientados a las personas

Lo más importante para Renfe son las personas, los usuarios de sus servicios. Por eso, se tiene que hacer un mayor esfuerzo en la orientación al cliente y en mejorar sus canales de información al ciudadano, conocer mejor sus necesidades concretas y proporcionarle la información de modo segmentado, lo que permitirá al viajero estar informado de la situación en las líneas ferroviarias que realmente le interesan. Para ello, la compañía se va a dotar de un sistema único en España, que cumpla esa función de servicio, a la vez que contribuye a dotar a Renfe de una imagen vanguardista, única en la gestión de redes sociales en nuestro país.

#### 4.3.9. Mejoras en la gestión de las mercancías

En cuanto al área de Mercancías (actividad que ya opera en competencia), el reto fundamental sigue siendo pasar de ser un mero “transportista” a un operador logístico con presencia internacional.

Este gran desafío no debe entenderse como un objetivo exclusivo para Renfe, sino que atañe a otros sectores (puertos, tejido industrial, etc.), que además debe redundar en el despegue del tráfico de mercancías por ferrocarril en nuestro país (con unas cuotas anormalmente bajas), con los beneficios añadidos que ello comporta (saturación de carreteras, accidentabilidad, medio ambiente...).

#### 4.3.10. Plan Estratégico de Renfe

Por último, pero no menos importante, hay que hacer mención al gran reto que tiene por delante la empresa Renfe. Renfe debe acometer su “puesta al día” para el siglo XXI.

Se trata no solo de la mejora de sus procesos internos a los que se aludía al principio, sino a su transformación digital, a la innovación, al cambio cultural hacia una empresa pública dinámica y moderna. Estas cuestiones son las que deben abordarse, fundamentalmente, desde el Plan Estratégico que debe elaborar Renfe con la vista puesta en 2020 (en el que también debe oírse a los sindicatos), fecha en que el sistema ferroviario cambiará profundamente. La renovación obligada (por edad) de buena parte de la plantilla de la empresa, con unos itinerarios formativos adecuados, es una oportunidad de oro para esa “puesta al día”.

### 4.4. Puertos

Por otro lado, los puertos españoles deben seguir trabajando en la mejora de su competitividad y accesibilidad, para favorecer a la economía productiva española y su capacidad exportadora por la vía de la reducción de los costes logísticos, y así reforzar su papel esencial en un sistema general de transportes sostenible e interoperable a nivel europeo.

Para conseguir estos objetivos, los puertos deben disponer de las mejores condiciones de conectividad marítima y terrestre, posibilitando el mayor desarrollo de la industria logística. El objetivo va a ser el de alcanzar en los próximos años un crecimiento sostenido del tráfico portuario con tasas anuales superiores al PIB.

Para ello, es necesario actuar en diferentes ámbitos:

- Desde el punto de vista de los costes, se estudiará la posibilidad de seguir introduciendo medidas para reducir las tasas portuarias sin afectar a la financiación de nuevas infraestructuras tanto del lado mar como en lo referente a la conectividad terrestre.
- En lo que se refiere a la prestación de servicios en los puertos, se fomentará la competencia y se seguirán eliminando rigideces en los modelos de pliegos de contratación.
- En el caso de la dotación de infraestructuras, se mantendrá una inversión pública sostenible, que favorezca el empleo y el desarrollo, y orientada a asegurar la mayor cohesión territorial, económica y social posible. Asimismo se orientará a la demanda, dirigiéndola a proyectos que no generen nueva capacidad al sistema, dada la capacidad ya instalada.

- Por ejemplo, hay que centrarse en las exigencias de megabuques o condiciones operativas. Y, por supuesto, se impulsarán las actuaciones a favor de la intermodalidad marítimo-ferroviaria. De igual modo, se seguirán fomentando los mecanismos de colaboración público-privada.
- Desde el punto de vista administrativo, se avanzará en la racionalización de los procedimientos.
- Asimismo, la innovación y los avances tecnológicos tomarán cada vez mayor peso.
- Por último, entre los aspectos regulatorios, habrá que culminar el Real Decreto en relación con la estiba, que actualmente está pendiente de informe del Consejo de Estado; así como adaptar la legislación portuaria al Reglamento de la Unión Europea por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

## 4.5. Aéreo

### 4.5.1. Plan estratégico de Aena e internacionalización

Dentro del modo aéreo, en el caso de Aena, en España contamos con el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros, con más de 315 millones de pasajeros en 2017.

Por ello, se apostará por avanzar en el Plan Estratégico de Aena 2018-2021, que permitirá desarrollar las líneas de acción que dan respuesta a los retos existentes, garantizando la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias para atender la demanda prevista y la calidad y seguridad en la prestación del servicio, desarrollando “ciudades aeroportuarias” y mejorando la diversificación geográfica, todo con responsabilidad ambiental con su entorno y liderazgo en la gestión.

Frente a los desafíos existentes (tráfico creciente, entorno más exigente, incertidumbres geopolíticas internacionales, sostenibilidad, competitividad y eficiencia), dentro de la estrategia de Aena para el futuro más inmediato deben mencionarse los siguientes ejes clave de actuación:

- Ampliación y adecuación de la capacidad de los aeropuertos de la red, no solamente dentro del actual marco del primer Documento de Regulación Aeroportuaria DORA (hasta 2021), sino también la programación y lanzamiento de proyectos para el periodo posterior.
- Mejora de los procesos aeroportuarios con el fin de ofrecer a pasajeros y líneas aéreas una mayor comodidad y calidad de servicio, mejorando su experiencia.
- Desarrollo de la innovación y nuevas tecnologías y soluciones digitales que integren todos los procesos aeroportuarios.



- Apuesta por la sostenibilidad medioambiental, priorizando aspectos como la reducción de huella de carbono, la minimización del impacto acústico, la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la biodiversidad.
- Impulso de la contribución a la comunidad, garantizando y promoviendo la inclusión social, el emprendimiento, el empleo y la integración del territorio con transparencia, comunicación y colaboración.
- Optimización del potencial comercial de los aeropuertos, con la doble finalidad de mejorar la experiencia del pasajero a su paso por el aeropuerto y mejorar la eficiencia económica de los mismos.
- Aprovechamiento de los suelos disponibles de los aeropuertos, para mejorar, de una forma integral, la oferta inmobiliaria y logística de los mismos. Se trata de usar activos no utilizados a día de hoy, con el fin de generar riqueza y empleo para la comunidad.
- Atracción de tráfico internacional, preferentemente transoceánico de largo radio, que además de su importante contribución como generador de riqueza al entorno y a la región, permitirá diversificar riesgos en Aena (ante posibles descensos en mercados como el europeo, británico en particular), potenciando el turismo de alto nivel y la exportación de bienes y servicios.
- Además, la expansión internacional de Aena, que pasaría por la consolidación de sus actuales activos en el extranjero (Grupo Aeroportuario del Pacífico, Luton, Cartagena, Cali y Montego Bay), incluiría asimismo a medio y largo plazo la participación estratégica en nuevos activos aeroportuarios de interés estratégico - económico.

El fortalecimiento de la posición de Aena como líder global, limitaría su exposición al ciclo económico y los riesgos asociados al mismo, diversificando su actividad y aprovechando su excelente posición financiera, permitiéndole captar oportunidades de crecimiento, frente a otros operadores (competidores) globales. Además, serviría como motor de arrastre de otras industrias españolas, en el ámbito de la ingeniería, consultoría, construcción, equipamiento, etc.

#### 4.5.2. Plan Vuelo 2020 de Enaire

En el caso de Enaire, las actuaciones se englobarán en su Plan Estratégico 2017-2020 (“Plan Vuelo 2020”) que está guiado por los objetivos de Seguridad, Capacidad, Sostenibilidad Medioambiental y Eficiencia para hacer frente con éxito a los retos de la navegación aérea española en los próximos años y, en concreto, a la construcción del Cielo Único Europeo. Enaire realiza el esfuerzo inversor necesario para la innovación y modernización tecnológica de los sistemas de navegación de aérea y de control del tráfico aéreo.

Las actuaciones inversoras se centrarán en la evolución de los sistemas y la mejora en la eficiencia y la capacidad del espacio aéreo, garantizando la seguridad y calidad de los servicios, manteniendo los compromisos medioambientales.

De igual modo, Enaire en 2019 ha previsto una rebaja de la tarifa de ruta de un 12%, por lo que pasaría a posicionarse entre las más bajas de los principales proveedores europeos de navegación aérea y por lo tanto más competitiva. Esta bajada de tarifa ha sido posible gracias a la excelente evolución del tráfico y al esfuerzo que ha hecho Enaire desde el punto de vista de la eficiencia, lo que permite trasladar los beneficios a las aerolíneas y éstas, a su vez, a los pasajeros, haciendo más eficiente el sistema de control de tráfico aéreo en España.

Por último, otra de las medidas será la de impulsar la oferta de controladores aéreos.

## 4.6. Transporte

### 4.6.1. Prioridades en las obligaciones de servicio público (OSPs)

En el ámbito del transporte, la cohesión territorial y el garantizar la movilidad de los ciudadanos va a ser una prioridad.

En este contexto, las obligaciones de servicio público, las denominadas OSP, tienen un papel fundamental, ya que garantizan la prestación de servicios de transporte que las empresas no prestarían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.

En el ámbito ferroviario, los servicios declarados OSP incluyen las cercanías, los servicios prestados sobre la red de ancho métrico, los servicios de media distancia y los denominados Avant. Son servicios que utilizan anualmente más de 322 millones de viajeros y son por tanto esenciales para garantizar la movilidad de los ciudadanos y la conectividad de los territorios y van a ser una prioridad.

El Ministerio de Fomento va a destinar en 2018 un total de 1.190 millones de euros a financiar el déficit de explotación de estos servicios.

Por ello, se va a tramitar el nuevo contrato de obligaciones de servicio público ferroviarias con Renfe, que permitirá el inicio de los nuevos servicios que había anunciado el anterior Ejecutivo, como los nuevos servicios entre Castellón y Vinaròs.

En cuanto a las obligaciones de servicio público en rutas aéreas, se va a dar continuidad a las actuaciones que estaban en curso.

Como novedades, se va a aprobar un acuerdo de consejo de Ministros en el que se establecerán unas nuevas condiciones para la obligación de servicio público en la ruta Menorca-Madrid, atendiendo a

la petición del Govern de les Illes Balears, para adecuar mejor estas obligaciones de servicio público a las necesidades de los ciudadanos. Estas nuevas condiciones se implantarán a partir de enero de 2019.

Por otra parte, y tal y como se ha aprobado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018, se va a tramitar una obligación de servicio público aérea para los vuelos entre Melilla y determinados destinos de Andalucía.

#### 4.6.2. Subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares

En materia de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares, el primer compromiso que se ha asumido es impulsar todas las medidas viables para la implantación lo antes posible de la subvención del 75% para los billetes de transporte de los residentes no peninsulares que se autorizó en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Esta medida va a hacer que desde el Ministerio de Fomento se destine anualmente más de 800 millones de euros al año.

Y se va a destinar este importe con el convencimiento de la importancia de garantizar a los ciudadanos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla la movilidad en condiciones de igualdad con el resto de los españoles.

#### 4.6.3. Taxi y VTC

Otro tema de gran relevancia social es el conflicto que ha surgido en los últimos años entre los taxis y las VTC.

El Ministerio de Fomento va a trabajar para buscar un marco equilibrado para una convivencia ordenada entre el taxi y las VTC (como Uber o Cabify), siempre cumpliendo la normativa de transportes.

La proporcionalidad entre las licencias de taxi y las autorizaciones de VTC es un requisito importante para esta convivencia.

En todo caso, las autorizaciones VTC actualmente son competencia del Ministerio de Fomento, tienen ámbito de aplicación nacional, y las otorgan las Comunidades Autónomas por delegación del Estado. Como gestor público, el Ministerio de Fomento debe preservar las competencias que el ordenamiento jurídico le otorga. Otra cuestión es que se podría abrir el debate de una posible transferencia de esta competencia a las comunidades autónomas. Para ello, debería existir un amplio consenso, ya que se trata de una cuestión que requeriría de una Ley Orgánica.

De cualquier modo, hay margen para favorecer esta convivencia ordenada, y que se pueden aplicar por los ayuntamientos mecanismos en este sentido y que estén en su ámbito competencial.

Para avanzar en ello, se va a convocar en las próximas semanas la Conferencia Nacional de Transporte con todas las Comunidades Autónomas, invitando a los principales ayuntamientos en los que existe cierto conflicto entre el taxi y las VTC.

Además, se mantendrán reuniones con el sector para conocer de primera mano sus inquietudes y tratar de buscar entre todos soluciones proporcionales y ajustadas al ordenamiento jurídico vigente, desde el diálogo y la coordinación entre administraciones.

#### 4.6.4. Normativa europea del transporte de mercancías por carretera (camiones)

La normativa que se está negociando actualmente en el ámbito europeo, relativa al transporte por carretera, tanto al transporte de mercancías, como al transporte de viajeros, tiene un impacto relevante sobre nuestro país.

En lo relativo al transporte de mercancías, se comparten las ocho acciones incluidas en el texto de la Alianza por la Carretera firmado por los Ministros de nueve países europeos el pasado 31 de enero de 2017, en particular las que se refieren a la protección social y a la lucha contra el fraude.

Sin embargo, conscientes de nuestra posición periférica, no se pueden compartir algunos de los principios que los países de la Alianza están manteniendo en la negociación del “paquete de movilidad”, por lo que se defenderán las condiciones que benefician a nuestros transportistas.

A tal efecto, próximamente se mantendrán reuniones con los representantes del sector del transporte de mercancías, tanto de las grandes empresas como con los representantes de los pequeños transportistas, para escuchar sus preocupaciones e ir forjando las prioridades para España en los aspectos sociales del “paquete de movilidad”.

#### 4.6.5. Concesiones de transporte por carretera (autobús)

En lo relativo a la normativa europea que se encuentra actualmente en discusión relativa al transporte de viajeros por autobús, también se defenderá nuestro sistema concesional, que se basa en la concesión en exclusiva a empresas privadas de las rutas, previo proceso de licitación pública.

Las concesiones de competencia estatal no suponen ningún coste para el presupuesto público, es decir, no detraen recursos para otras necesidades del conjunto de los españoles.

El sistema, se basa en combinar en un mismo contrato tráfico rentables con otros que no lo son, de tal forma que la rentabilidad conseguida en la explotación de los primeros compense la falta de rentabilidad de los segundos.

Sin duda alguna, esto ha posibilitado tener una de las redes más tupidas y eficientes de transportes de viajeros en autobús de toda Europa.

En este contexto, se va a continuar con el proceso de renovación de estas concesiones.

#### 4.6.6. Salvamento marítimo

Por otro lado, Salvamento Marítimo (SASEMAR), una sociedad que depende del Ministerio de Fomento, tiene entre sus misiones la protección de la vida humana en la mar, la lucha contra la contaminación y el control del tráfico marítimo. Actividades todas ellas esenciales.

En este sentido, este Gobierno tiene la intención de aprobar un nuevo Plan Nacional de Salvamento 2019-2021 que se presentará el próximo otoño, que asegurará las inversiones necesarias para el mantenimiento de estos servicios imprescindibles para la seguridad de nuestros mares. Pero, además, este plan se va a centrar de manera específica en la aplicación de nuevas tecnologías para dar el mejor servicio posible, por ejemplo, con la utilización de drones para las operaciones de búsqueda.

### 4.7. Vivienda

En último bloque, pero no por ello menos importante, es el dedicado a la política de vivienda.

Como se decía antes, se va a reorientar la política de vivienda, acometiendo de forma urgente en el corto plazo aquellas medidas que están destinadas a paliar el incremento de precios del alquiler.

#### 4.7.1. Principales medidas y objetivos

Las principales medidas y objetivos en materia de vivienda y alquiler son las dos siguientes:

##### Fortalecer la coordinación y dar al problema de la vivienda la importancia que tiene como política de Gobierno

En primer lugar, fortalecer la coordinación y dar al problema de la vivienda la importancia que tiene como política de Gobierno.

Se tiene por delante un reto de la máxima importancia en el que deben estar implicadas todas las Administraciones territoriales y, a nivel estatal, además del Ministerio de Fomento, con su estructura reforzada, deben participar y colaborar otros Departamentos Ministeriales especialmente vinculados a la vivienda, por lo que es necesario crear un foro que responda a la amplitud de la materia.

Para ello, en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos se va a acordar la creación de un Grupo de Trabajo Interministerial específicamente dirigido a desarrollar un conjunto de medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler. Este grupo de trabajo tendrá la labor prioritaria de detallar el diagnóstico y proponer las medidas a corto, medio y largo plazo que permitan desarrollar en profundidad y con la solidez adecuada nuestra nueva política de vivienda.

Además, y en paralelo, se fortalecerán los mecanismos de coordinación con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales para facilitar el ejercicio de las competencias en materia de vivienda, ofrecer todo el apoyo e impulso institucional del Estado, y permitir así el pleno desarrollo de esta reorientación política.

### [Atender a las personas que más lo necesitan. Atención especial a los jóvenes](#)

En segundo lugar, se debe atender a las personas que más lo necesitan, con atención especial a los jóvenes.

Se tiene que poner el foco en las personas y en las familias que necesitan el particular apoyo del Estado para acceder a una vivienda digna, entre los que se encuentran los jóvenes, que necesitan una especial atención, diseñando un conjunto de medidas específicamente dirigidas a facilitar su acceso a la vivienda.

#### 4.7.2. Medidas a corto plazo

Es necesario recuperar el liderazgo del Estado en materia de vivienda, por lo que deben acometerse un conjunto de medidas que tendrán efectos en el corto plazo y otras medidas más estructurales que están encaminadas a reorientar el modelo de la política de vivienda, que tendrán efectos en el medio y largo plazo. Aunque el detalle de las medidas a adoptar debe ser el resultado de las propuestas generadas en el Grupo de Trabajo mencionado, y fruto de un diagnóstico minucioso que tenga en cuenta todos los puntos de vista y efectos, hay asuntos en los que se tiene claro que existe una necesidad acreditada, y el necesario consenso social como para poder adelantar medidas o líneas de trabajo.

Entre esas líneas de trabajo a corto plazo, están:

### [Mejorar el marco regulatorio del alquiler](#)

En primer lugar, mejorar el marco regulatorio del alquiler. Es necesario atender a la intensa demanda social y a los diferentes agentes y operadores económicos que reclaman revertir las consecuencias de la reforma liberalizadora del año 2013 en la Ley de Arrendamientos Urbanos, buscando el amplio acuerdo político y social en el que se fundamentó la Ley del año 1994. En particular, se espera promover en el menor plazo posible en sede parlamentaria una modificación que aborde algunas reformas que

permitan alcanzar el mayor equilibrio entre los derechos de las partes, arrendador y arrendatario; entre otras cuestiones:

- La duración de los contratos, ampliando los plazos de prórroga obligatoria y tácita de los contratos de arrendamiento, probablemente recuperando los plazos establecidos en la Ley de 1994 sobre la base del amplio consenso acerca de los negativos efectos de la reducción de los plazos operada en la Ley de 2013.
- En segundo lugar, abordar el régimen de garantías, con el objetivo de regular el importe de las garantías adicionales a las fianzas en los contratos de arrendamientos, estableciendo límites razonables con objeto de mejorar el acceso a la vivienda en alquiler, limitando las exigencias al arrendatario al suscribir el contrato del alquiler.
- Y, en tercer lugar, avanzar en la seguridad jurídica de estos contratos. Para ello, se establecerá que, en caso de transmisión de una vivienda arrendada, el nuevo propietario deba respetar el contrato de arrendamiento vigente, aunque éste no se halle inscrito en el Registro de la Propiedad, recuperando la estabilidad y certidumbre del arrendatario en el marco del contrato suscrito con el propietario de la vivienda.

### Mejoras en el régimen fiscal de la vivienda

La segunda línea de trabajo a corto plazo deben ser el diagnóstico y estudio del régimen fiscal en materia de vivienda. Teniendo en cuenta que el sistema fiscal es uno de los principales instrumentos de política económica y social, se entiende que es urgente la necesidad de orientarlo a la consecución de los principales objetivos en materia de vivienda. En particular, es importante avanzar en una reforma fiscal que contribuya a estimular la oferta de vivienda en alquiler, a la moderación de los precios o a la rehabilitación edificatoria.

Para ello, es necesario evaluar el efecto de los diferentes tributos que gravan estas actividades, con objeto de introducir las reformas más indicadas, poniendo siempre en el centro de estas políticas el objetivo de mejorar la situación de las personas y hogares más vulnerables y el de prestar una especial atención a los jóvenes. En este sentido, será particularmente oportuno el Grupo de Trabajo antes indicado, en el que estarán representados todos los Departamentos con responsabilidades en estas materias, que exceden de las atribuidas al Ministerio de Fomento, como es el caso del sistema tributario.

### Mayor coordinación con servicios sociales en los desahucios

La tercera línea de trabajo que deberá abordar ese grupo de trabajo será una mayor coordinación con los servicios sociales en los casos de desahucios. Para atender al drama que representa los desahucios en muchos hogares especialmente vulnerables, es preciso reforzar la coordinación entre los órganos judiciales y los servicios sociales competentes.

## Optimizar el uso del parque de vivienda existente. Definir vivienda vacía y vivienda turística

La cuarta línea de trabajo a corto plazo será la optimización del uso del parque de vivienda existente, para lo que parece inevitable acotar de forma precisa la definición de vivienda vacía y vivienda turística.

Especialmente en los entornos de mayor demanda social y en los que se está registrando un mayor incremento de los precios, es necesario garantizar que el parque de vivienda se destine mayoritariamente a satisfacer el derecho a la vivienda, salvaguardando su función social. Para ello, deben acometerse tareas pendientes como la definición de las viviendas vacías, las viviendas desocupadas con carácter permanente, estimulando su incorporación al mercado del alquiler a través de un amplio catálogo de medidas regulatorias y de carácter fiscal.

Del mismo modo, deben arbitrarse medidas para regular, en coordinación con el conjunto de Administraciones competentes, el fenómeno del alquiler turístico de vivienda, acotando las definiciones del arrendamiento de temporada de la Ley de Arrendamientos Urbanos y los términos de la remisión del alquiler turístico de vivienda a su normativa sectorial.

En este asunto hay Comunidades Autónomas y ayuntamientos que han avanzado algunas propuestas, pero se considera que es el Estado el que debería tratar de armonizar y fijar criterio.

## Acuerdos con la SAREB

Y en esta línea prioritaria de buscar el incremento de la oferta de viviendas en alquiler a corto plazo, es imprescindible la búsqueda de acuerdos con la SAREB.

En un contexto como el de nuestro país en el que existe un grave déficit de vivienda social, es necesario dedicar el máximo esfuerzo a alcanzar desde el Estado un amplio acuerdo con la SAREB, para asegurar el máximo compromiso social de esta entidad en el ámbito de la vivienda, garantizando siempre el cumplimiento de sus objetivos y principios rectores.

### 4.7.3. Medidas a medio y largo plazo

#### Reorientación del Plan Estatal 2018-2021

El segundo bloque de medidas son las propuestas para el medio y largo plazo. La primera de ellas es la reorientación del Plan Estatal 2018-2021.

Se propone evaluar una posible mejora y reorientación del Plan Estatal 2018-2021 que se adapte a las nuevas directrices y refleje el impulso de la política de vivienda. Así, una vez finalizado el proceso de firma de convenios con todas las Comunidades Autónomas, se van a evaluar tres vías para proceder a la mejora y reorientación del Plan Estatal:



- En primer lugar, la mejora presupuestaria para los ejercicios 2019, 20 y 21.
- En segundo lugar, revisar los ocho programas de subvenciones. En particular, modificar el programa de ayudas a los jóvenes, mejorando sustancialmente las condiciones para acceder a las ayudas y orientándolo a satisfacer las necesidades reales de este sector de la población; y ajustar otros programas especialmente relevantes en la consecución de los objetivos ya señalados, como el fomento del parque de vivienda en alquiler.
- Y, en tercer lugar, estudiar posibles programas adicionales. Para ello, evaluaremos, en colaboración con las Comunidades Autónomas, la adecuación del actual catálogo de programas del Plan con objeto de identificar posibles ámbitos que requieran la creación de nuevos programas de ayuda.

### [Plan 20.000 viviendas en alquiler a precios asequibles](#)

La segunda de las medidas a medio/largo plazo será un Plan de 20.000 viviendas en alquiler a precios asequibles.

Para ello, se impulsará la promoción de 20.000 viviendas en el plazo de cuatro/seis años, destinadas de forma indefinida al alquiler o la cesión en uso, con renta o precio limitado, en aquellos municipios y localizaciones, con demanda acreditada, en los que el precio del alquiler se está incrementando con mayor intensidad.

Se realizará en colaboración con las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, que identificarán y facilitarán los suelos más adecuados sobre los que realizar las promociones de viviendas, garantizando elevados estándares de sostenibilidad y eficiencia energética, contribuyendo el Estado a través de su impulso y apoyo financiero.

### [Reforzar el papel de SEPES](#)

En tercer lugar, se reforzará el papel de SEPES en la política de vivienda.

SEPES, la Entidad Pública Empresarial de Suelo, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento cuya misión es lograr el reequilibrio social y económico de todo el territorio español a través de la promoción, adquisición y preparación de suelo para asentamientos residenciales, industriales, terciarios y de servicios.

En esta nueva etapa va a fortalecerse el papel activo de SEPES en el ámbito de la promoción de suelo y edificaciones destinadas a vivienda social. En particular, es intención involucrar a esta empresa pública en el programa de promoción de las 20.000 viviendas mencionado anteriormente.

## Mejorar la financiación a través del ICO

La cuarta y última medida será la mejora de la financiación a través del ICO. Con objeto de mejorar las vías de acceso al crédito para la promoción de vivienda en alquiler, deben explorarse fórmulas de colaboración con el ICO para crear líneas de financiación específicas para desarrollar esta actividad. Asimismo, es necesario fortalecer la colaboración en esta materia con el conjunto de las entidades financieras.

En definitiva, todo un conjunto de medidas a corto, medio y largo plazo que articularán el giro social en materia de vivienda del Gobierno.

### 4.7.4. Otras medidas en materia de arquitectura, vivienda y suelo

Adicionalmente, se impulsarán en la Legislatura otras medidas en materia de arquitectura, vivienda y suelo y políticas urbanas, algunas de las cuales ya se iniciaron en los años precedentes.

La política en esta materia se inspirará en los principios de la reciente Declaración de Davos, que pone en valor la calidad del espacio construido como elemento central de las transformaciones urbanas. En definitiva, un planteamiento que está arraigado en la cultura y que es respetuoso con la memoria y el patrimonio, que fomenta activamente la cohesión social, que garantiza la sostenibilidad medioambiental, y que contribuye a la salud y al bienestar de todas las personas.

Para ello se desarrollarán, entre otras, las siguientes iniciativas:

### Medidas para la mejora de la sostenibilidad y la habitabilidad en el ámbito del desarrollo urbano y la edificación

- La aprobación e implementación de una Agenda Urbana para España que comparte los objetivos del desarrollo sostenible de la Agenda 2030 y que tiene como referentes las dos Agendas Urbanas internacionales: la de Naciones Unidas y la de la Unión Europea. Esta Agenda Urbana Española ya ha sido reconocida, de hecho, como una de las Políticas Palanca identificadas en el Plan de Acción de la Agenda 2030 que el Gobierno presentará ante Naciones Unidas el próximo 18 de julio en Nueva York.

La Agenda Urbana Española será un documento estratégico que buscará la sostenibilidad de las políticas urbanas en su triple dimensión: social, económica y medioambiental. La Agenda apuesta por un modelo urbano deseable con el que pueden identificarse todos los pueblos y ciudades, con independencia de su tamaño y situación, porque hasta los territorios predominantemente rurales tienen un papel fundamental en el desarrollo, y debemos trabajar con ellos para minimizar el riesgo de la despoblación y para reforzar sus vínculos con el medio urbano.

Se quiere que esta Agenda sea la referencia para la asignación de los fondos de la Unión Europea orientados al desarrollo urbano.

- En el ámbito de la edificación, se definirán nuevas exigencias reglamentarias sobre eficiencia energética, que permitan un nuevo impulso hacia el cumplimiento de los objetivos climáticos planteados por la Unión Europea de reducción progresiva de las emisiones de gases de efecto invernadero, y la transformación hacia una economía baja en carbono en 2050, objetivos en los que se está profundamente comprometidos.
- Y se trabajará en la mejora de las condiciones de habitabilidad y de protección de la salud en los edificios mediante la introducción de medidas reglamentarias, algunas inmediatas como la que acaba de lanzarse a información pública referente a las medidas de protección frente al gas radón.

### Medidas para la recuperación y el mantenimiento de nuestro patrimonio

- De igual modo, el Ministerio quiere ser responsable y ejemplar también con el patrimonio arquitectónico español, que es parte de nuestra memoria y de nuestra historia. Para ello, se va a aumentar la dotación presupuestaria del programa de rehabilitación arquitectónica, que cuenta con 83 proyectos en marcha en la actualidad, en los que el Ministerio de Fomento invertirá en los próximos años más de 120 millones de euros.
- Y va impulsar con la mayor prioridad el programa de ayudas para la conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, conocido como 1,5% cultural, cuya última convocatoria, publicada en junio, está dotada con 51 M€. Se espera seguir publicando, anualmente, convocatorias con importes similares a ésta.
- Estos programas se han convertido en nuestro país en una de las piedras angulares para la conservación de nuestro patrimonio, y en un ejemplo de colaboración entre administraciones y de impulso de la actividad económica, cultural y social.

### Medidas para reforzar la seguridad jurídica en el planeamiento urbanístico

- Pero la calidad de los entornos construidos no puede garantizarse sin la necesaria seguridad jurídica en los instrumentos de planeamiento urbanístico. Por eso, se quiere impulsar definitivamente el anteproyecto de Ley de medidas administrativas y procesales para reforzar la seguridad jurídica en el ámbito de la ordenación territorial y urbanística, que tiene por objetivo minimizar las consecuencias de la declaración de la nulidad radical de los instrumentos urbanísticos, dando así respuesta a las necesidades de los Ayuntamientos de toda España y a las reivindicaciones de muchas Comunidades Autónomas, que se enfrentan con demasiada frecuencia a una situación que supone un importante perjuicio para los intereses públicos y privados.

## Medidas para la difusión nacional e internacional de la arquitectura española

- Para terminar este bloque de vivienda, arquitectura y políticas urbanas, es clara la excelencia de la arquitectura española, a veces más reconocida y alabada fuera de nuestras fronteras que en nuestro país.

Más que nunca, se quiere poner en valor este activo de la marca España mediante el programa de promoción y difusión de la arquitectura española que lidera el Ministerio, para potenciarla como referente internacional de una arquitectura contemporánea que sabe combinar la identidad cultural, histórica y artística de su patrimonio, con la innovación y la modernidad.

Coordinar una red de centros e instituciones que participen de esta iniciativa, y potenciar su presencia en internet, serán los ejes sobre los que se va a poner todo el esfuerzo y empeño.

