



MINISTERIO  
DE FOMENTO

***PLAN ESTRATÉGICO DEL MINISTERIO DE  
FOMENTO 2012-2015***



## ÍNDICE

---

- INTRODUCCIÓN
  - CONTEXTO ECONÓMICO
  - PERFIL DEL MINISTERIO FOMENTO
    - Misión
    - Visión
    - Principios que guían su actuación
    - Organización
  - METODOLOGÍA
    - Enfoque integrado y participativo
    - Estructura en cascada:
      - Misión
      - Líneas estratégicas
      - Ejes estratégicos
      - Programas de actuación
      - Seguimiento y evaluación
  - DEFINICIÓN DE LAS LÍNEAS Y EJES ESTRATÉGICOS
- RESUMEN DE CONTENIDOS DEL PLAN ESTRATÉGICO 2012-2015
  - Programas de Actuación por Sectores
  - Programas de Actuación por Líneas y Ejes estratégicos



## INTRODUCCIÓN

---

El Plan Estratégico es el programa de actuación con el que se pretende explicitar, de manera sistemática y ordenada, los principales objetivos y las líneas de trabajo que va a desarrollar el Ministerio en el período 2012- 2015

Se trata de un documento de consenso que traza la hoja de ruta donde se plasman los pasos precisos para transformar nuestros retos estratégicos en proyectos y acciones concretas. Con él se quiere producir el impulso necesario para avanzar decididamente hacia una gestión de calidad, al servicio de los ciudadanos.

En el diseño del Plan se ha implicado a toda la organización en un proceso en el que han participado y se ha contado con las aportaciones de todos los Centros Directivos del Departamento y de sus organismos y entidades dependientes.

De esta manera, la reflexión estratégica obligada en el inicio de una legislatura nos ha brindado la oportunidad de examinarnos como organización y de consensuar el futuro que queremos construir.

El resultado es un Plan del Ministerio de Fomento, que lo engloba en su conjunto, en el que, fruto de ese trabajo en equipo y de un importante ejercicio de síntesis, sólo se han recogido sus grandes líneas de trabajo.

Se potencian así las sinergias del Ministerio de Fomento, cuya identidad sale reforzada, dando su impronta a un proceso que ha de completarse en un desarrollo posterior con planes operativos que, aun cuando se muevan en la órbita del Plan Estratégico, serán mucho más concretos.



## CONTEXTO ECONÓMICO

---

El contexto económico general en que se sitúa la elaboración del Plan Estratégico es extraordinariamente difícil.

El Plan se enmarca en un escenario de profunda crisis económica y financiera, que dibuja un panorama nuevo, de naturaleza y características desconocidas hasta ahora en nuestra historia contemporánea.

Tras una década de rápido crecimiento y convergencia con las economías más avanzadas de la Unión Europea (UE), desde 2007 y más claramente a partir de 2008 se revierte drásticamente esta tendencia, experimentando la economía española con mayor intensidad los efectos negativos de una coyuntura internacional adversa.

Esta crisis diferencial de la economía española fruto de los desequilibrios acumulados en la pasada década por nuestro particular modelo de crecimiento, ha desembocado en un debilitamiento de la actividad económica, que se ha traducido en una destrucción de puestos de trabajo (situando la tasa de paro por encima del 20%) y en un deterioro de las finanzas públicas más intenso que el registrado en otras economías de la UE y de la zona euro.

La transformación de la crisis financiera en una crisis de deuda soberana ha añadido tensiones en los mercados y minado la confianza de los agentes económicos, haciendo que la situación de nuestras finanzas públicas que al inicio de la crisis era una de las principales fortalezas de la economía española, ahora sea percibida como uno de sus principales factores de riesgo.

Esta grave situación económica incide singularmente en las políticas que desarrolla el Grupo Fomento. Los sectores de la construcción civil y la vivienda, competencia del Departamento, están siendo seriamente dañados por la crisis: según datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, el 53% del empleo destruido se ha producido en el sector de la vivienda y han cerrado más de 90.000 empresas relacionadas con el mismo. Por otro lado, la crisis del sector financiero agrava la situación al dificultar la posibilidad de que el sector privado pueda complementar el esfuerzo de inversión pública en infraestructuras.

Al complejo entorno económico general de partida, se suma una situación económico-presupuestaria del Ministerio muy desfavorable, ya que viene lastrada por un elevado endeudamiento que limita sustancialmente su capacidad de actuar. Este hecho es particularmente grave si se tiene en cuenta que afecta al principal Departamento inversor del que depende buena parte de la economía española.

Para hacer frente a esta situación, el Gobierno, conforme a los compromisos europeos de estabilidad y crecimiento, ha puesto en marcha una estrategia orientada tanto a la consolidación presupuestaria, como a estimular el crecimiento y el empleo.



La incertidumbre sobre las perspectivas de la zona euro, dificultan la elaboración de un escenario futuro, del que todas las previsiones coinciden en apuntar que se caracterizará por una recuperación lenta, débil y larga.

En este contexto difícil, guiado por la necesidad de reconducir el déficit público a unas cifras compatibles con el crecimiento y la creación de empleo se sitúa el Plan que se presenta.

Conscientes de que las dificultades de partida que comprometen seriamente nuestra capacidad de actuar, también suponen un reto y una oportunidad de mejora, con este Plan se quiere contribuir al papel proactivo que, en un entorno cada vez más complejo y competitivo, está llamada a desempeñar la Administración General del Estado frente a los ciudadanos y sus agentes más emprendedores.

Es preciso adelantar que el Plan ha sido concebido como un instrumento orientativo y por ello flexible y sujeto a las revisiones que, en cada caso, demanden las circunstancias; de ahí la importancia de subrayar el dinamismo que debe presidir su aplicación para garantizar que sea realmente útil.



## PERFIL DEL MINISTERIO

---

- *MISIÓN*

*La misión es la razón de ser del Departamento ministerial, lo que justifica su existencia continuada.*

La misión del Ministerio de Fomento - según se la atribuye el artículo 7.1 del Real Decreto 1823/2011, de 21 de diciembre- es llevar a cabo la propuesta y ejecución de las políticas del Gobierno en materia de infraestructuras, de transporte terrestre de competencia estatal, aéreo y marítimo, así como de vivienda, calidad de la edificación y suelo.

- *VISIÓN*

*La visión proyecta la imagen de la realidad futura -deseable y alcanzable- del Ministerio de Fomento.*

A partir de la misión encomendada por el Gobierno, la visión avanza la imagen del Ministerio de Fomento que se quiere y, sobre todo, se puede alcanzar en un futuro próximo.

El Ministerio de Fomento ha de jugar un papel estratégico en el desarrollo socioeconómico de España, actuando como elemento dinamizador de nuestra economía.

Debe ser un estímulo para la recuperación económica, la calidad de vida de los españoles y la creación de empleo. La política de transportes, infraestructuras y vivienda ha de ser garantía de vertebración territorial, cohesión social e igualdad de oportunidades en todo el territorio nacional.

Para ello, adecuará su actuación a los PRINCIPIOS de:

- Máximo rigor económico y austeridad.
- Eficiencia en la prestación de servicios a la sociedad y en el uso óptimo de los recursos disponibles para incrementar la productividad y mejorar la competitividad.
- Será ejemplo de calidad y avanzará el modelo de transparencia en la gestión al que se tiende, actuando en todo momento con profesionalidad, integridad y responsabilidad, al servicio de los ciudadanos.

En suma, las máximas que guiarán su actuación serán:

- la calidad, como motor decisivo de cambio y dinamización de una gestión pública orientada al ciudadano, más comprometida con la eficiencia y la mejora continua;
- la equidad y cohesión territorial;
- la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible y
- la promoción de un urbanismo centrado en la rehabilitación, la regeneración urbana y el fomento del alquiler.



- ORGANIZACIÓN:

En la nueva etapa que marca el inicio de la legislatura, se ha emprendido una importante reestructuración de la organización del Ministerio de Fomento, con el fin de racionalizarla y ahorrar costes. La nueva estructura con la que se ha dotado cuenta con una única Secretaría de Estado (que unifica las tres que existían previamente), además, se han reducido en un tercio sus órganos directivos.

Tal y como se refleja en el organigrama, de esa única Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, dependen dos Secretarías Generales, a través de las que se organizan los grandes ámbitos competenciales del Departamento. Por una parte, el de las infraestructuras que abarca los subsectores de carreteras y ferrocarriles y por otra, el sector del transporte que engloba, estructurándose en tres direcciones generales distintas, los subsectores de aviación civil, marina mercante y transporte terrestre. De la Secretaría de Estado también depende la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo.

Este esquema se completa con los servicios comunes y con las Entidades - Organismos autónomos, Agencias, Entes públicos, Entidades empresariales y Sociedades estatales- dependientes del Ministerio que integran el Grupo Fomento, cuyas claves para la orientación estratégica también resume el Plan, de modo que sirve de marco e hilo conductor de las actuaciones de todas las áreas del Departamento.

A continuación, se detallan algunos datos que dan una idea de la dimensión y potencial del Grupo Fomento.

Por lo que se refiere a sus recursos, según datos actualizados en el momento de diseño del Plan, en el Grupo Fomento trabajan 46.822 empleados públicos. Para 2012, cuenta con un presupuesto consolidado de 20.104 M€. lo que representa el 1,88 % del PIB.

Por sectores de su responsabilidad, resulta de interés citar - sólo por destacar algunos de los datos más ilustrativos de la actividad que desarrolla- los siguientes:

- AENA gestiona 47 aeropuertos y dos helipuertos en España y participa directa e indirectamente en la gestión de otros 26 aeropuertos en todo el mundo. Es el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros con más de 200 millones y el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea en Europa. Durante 2011, el volumen de mercancía comercial transportada por aire fue de más de 670 millones de kg. Además, España cuenta con uno de los sistemas más avanzados del



mundo gracias a su sistema integrado de navegación aérea que permite gestionar más de 2 millones de operaciones al año.

- En 2011 el número de viajeros por ferrocarril superó los 460 millones y se transportaron más de 17 millones de toneladas, lo que refleja la importancia de nuestra red de ferrocarril por la que cada día circulan más de 5000 trenes, recorriendo, a través de sus líneas de más de 11.000 km de ferrocarril convencional, todo el territorio del Estado y estando enlazadas con más de 1.500 estaciones. No obstante, posiblemente el dato que mejor refleja el salto cualitativo que hemos dado hacia la modernización en ferrocarril e ingeniería, es que con más de 2.900 km somos líderes mundiales en longitud de red de alta velocidad y en puntualidad, con trenes que superan los 300 kilómetros por hora.
- La Red de carreteras gestionada por la Administración General del Estado cubre 25.733 kilómetros que acogen el 51,3% del tráfico total.
- En el ámbito del transporte de mercancías por carreteras, hay autorizados más de 500.000 vehículos y más de 100.000 empresas de servicio público de transporte de mercancías.
- Respecto al tráfico portuario en 2011, contó con 27.300.000 pasajeros en líneas regulares y cruceros. España es el segundo país en Europa en número total de embarques de cruceros. Además, en los puertos del Estado se movieron más de 450 millones de toneladas, lo que representa el 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones.

El Ministerio cuenta con una estructura de servicios periféricos que se despliega en nuestro territorio a través de 15 Demarcaciones de carreteras y 30 Capitanías y 73 Distritos marítimos. Además, el sistema portuario español de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, que también depende de este Departamento.

A lo largo de 2011, SASEMAR, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, ente público empresarial del Grupo Fomento, ha llevado a cabo 5.576 operaciones entre salvamento, seguridad y medio ambiente.

La incidencia del Ministerio de Fomento en el sector de la vivienda es también determinante, no sólo por la regulación que desarrolla, sino por la articulación de una serie de ayudas a la vivienda a través de los sucesivos planes estatales y de otras acciones singularizadas como ayudas al alquiler y convenios específicos para atender necesidades de vivienda generadas por catástrofes naturales.

Así, en materia de ayudas a la rehabilitación y regeneración urbana, durante el ejercicio 2011 se mantuvieron activas más de 580 áreas de actuación integrada que operan sobre un total de 98.000 viviendas y en materia de ayudas al alquiler se beneficiaron, al amparo del Plan Estatal vigente, 18.780 personas.







## METODOLOGÍA

---

### *Enfoque metodológico y conceptos básicos*

Para la elaboración del Plan se ha adoptado un enfoque integrado y eminentemente participativo que, como se ha apuntado, abarca al conjunto de políticas del Grupo Fomento, contando con la implicación y el compromiso activo de todos sus responsables.

El proceso se inició con la reunión de sus máximos responsables en unas Jornadas de Trabajo donde fueron acordados y definidos de manera consensuada las grandes líneas y ejes estratégicos que articulan el Plan.

Posteriormente, se impartió una sesión formativa sobre planificación estratégica, en la que fue explicada la metodología a seguir y, a continuación, en sucesivas sesiones de trabajo, se hizo un ejercicio práctico de aplicación de la metodología, con los interlocutores de los distintos sectores del Departamento. Desde entonces y hasta la elaboración del Plan, se han celebrado reuniones que han permitido poner en común y coordinar contenidos con todos los implicados en un proceso de maduración conjunta que ha sido impulsado y coordinado por la Inspección General del Departamento.

El punto de partida de la metodología aplicada al Plan es la fijación de la misión y la visión del departamento ministerial.

De la misión atribuida al Ministerio, entendido en ese sentido amplio e integrador, y del horizonte que dibuja la visión que se tiene del mismo y se quiere alcanzar, parte este enfoque que - según se refleja gráficamente en el esquema - , se despliega en un proceso en cascada, cuyos pasos y conceptos básicos se explican a continuación:

- A partir de la misión y la visión, tal y como se han definido antes, se establecen, en primer lugar, las metas de carácter global y de más largo alcance cifradas en los objetivos políticos. Estos objetivos que se convierten en el punto de referencia ineludible para pasar de una situación actual, definida por una serie de carencias, a una situación deseada, se plasman en **cuatro grandes Líneas Estratégicas**:
  1. Situar las infraestructuras, el transporte y el sector de la vivienda al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo.
  2. Garantizar la cohesión territorial y el equilibrio entre todas las CCAA.
  3. Mejorar la eficiencia en la planificación y la gestión de infraestructuras y transportes y de la política de vivienda.
  4. Impulsar la calidad en los servicios que presta el Ministerio.
  
- Con un mayor grado de concreción, se definen en el nivel siguiente los ejes estratégicos que permiten completar la caracterización de las líneas estratégicas. Debe aclararse que no hay una correspondencia automática y unívoca entre líneas y ejes, sino que éstos especifican y muestran diferentes facetas de aquellas que variarán en función de la actuación de que se trate (de ahí, que en el esquema la relación entre ambos niveles se represente con una línea continua).



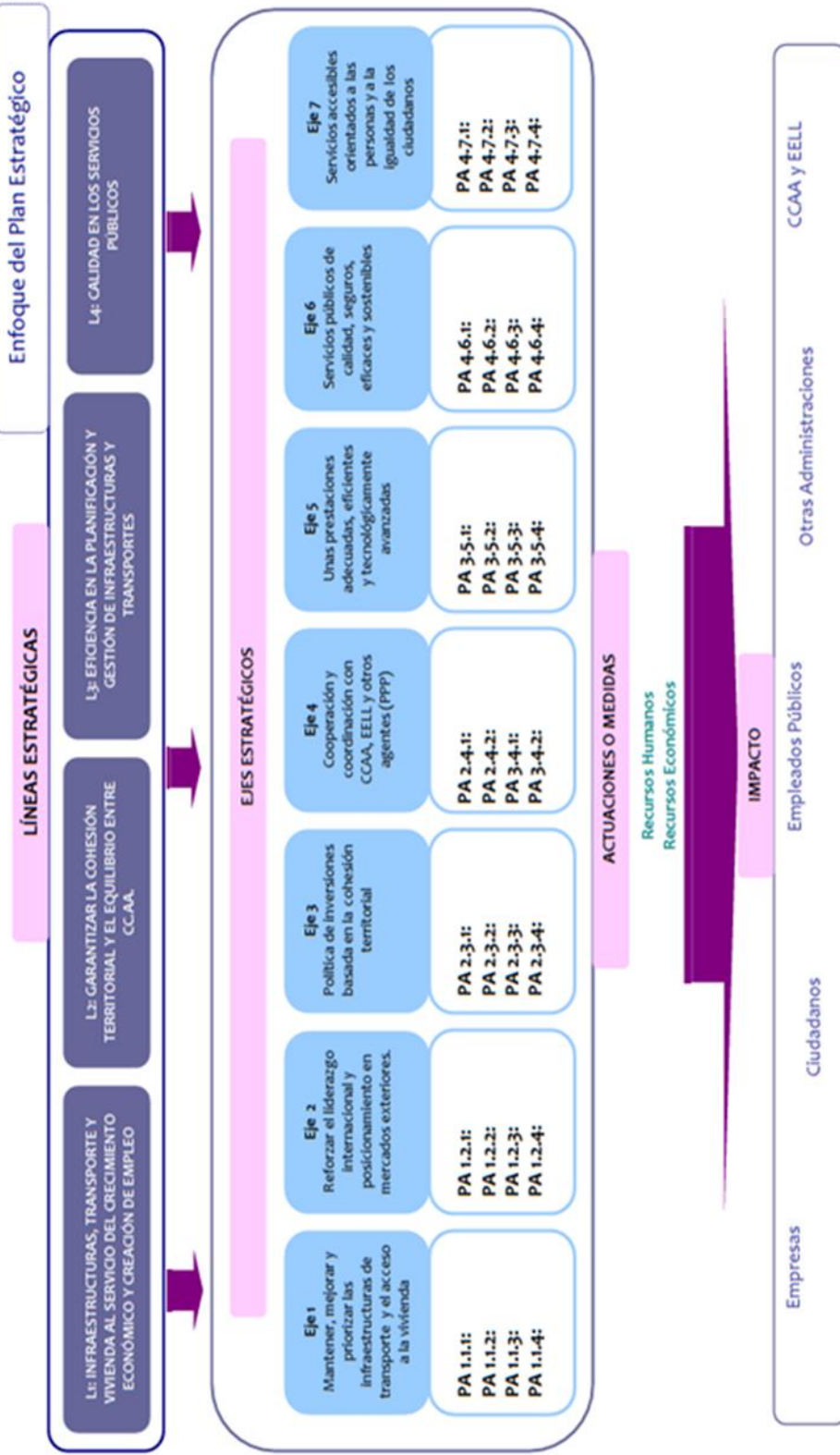
Los **siete ejes** que articulan el Plan son:

- Eje 1: Mantener, mejorar y priorizar las infraestructuras de transportes y las políticas de acceso a la vivienda.
  - Eje 2: Reforzar el liderazgo internacional y nuestro posicionamiento en los mercados exteriores.
  - Eje 3: Promover una política de inversiones basada en la cohesión territorial.
  - Eje 4: Conseguir la cooperación y coordinación con CCAA, EELL y otros agentes (PPP)
  - Eje 5: Lograr unas prestaciones adecuadas, eficientes y tecnológicamente avanzadas.
  - Eje 6: Proveer unos servicios públicos de calidad, seguros, eficaces y sostenibles.
  - Eje 7: Garantizar servicios accesibles orientados a las personas y a la igualdad de los ciudadanos
- La consecución de los objetivos consensuados al máximo nivel político, requiere dar un paso más y descender a un nivel de mayor desagregación para diseñar **Programas generales de Actuación**. Los programas se estructuran en un conjunto de actividades, con identificación del centro gestor responsable, de los recursos necesarios y del calendario previsto para su desarrollo.
- Cada programa va asociado a una línea y eje estratégico. Es preciso aclarar que la agrupación de programas en torno a una determinada estrategia y eje se ha realizado teniendo en cuenta el elemento más característico del mismo. No obstante, ha de insistirse en que la agrupación es convencional y resultaría posible encuadrar un mismo proyecto en más de una estrategia por compartir rasgos de varias.
- El ciclo se cierra con la fase de **Seguimiento y evaluación** que se articula en dos niveles: seguimiento del grado de ejecución de los programas y evaluación de los resultados obtenidos.
- Para efectuar un adecuado seguimiento en cada Programa de Actuación se establece una batería de indicadores, que permitirá verificar, con la periodicidad que se marque, su grado de cumplimiento.

A partir de la información obtenida en esta etapa, la metodología proporciona una realimentación del sistema, abriendo la posibilidad de efectuar correcciones en el curso de la ejecución del Plan. De esta manera, el conjunto mantiene un carácter dinámico.

Con el fin de garantizar un seguimiento continuado del Plan, se ha creado una **Comisión Ejecutiva** y un **Comité de Seguimiento**. El primero, integrado por los máximos responsables de cada Centro Directivo y Entidad dependiente del Departamento, es el encargado de supervisar el desarrollo general del Plan; Correspondiendo el seguimiento diario y su plasmación en informes periódicos al Comité de Seguimiento que está formada por los interlocutores designados para ello como representantes de cada Unidad.

PLAN ESTRATÉGICO DEL MINISTERIO DE FOMENTO : 2012-2015





## DEFINICIÓN DE LAS LÍNEAS Y EJES ESTRATÉGICOS

---

Los objetivos generales que, como grandes Líneas Estratégicas, orientan el desarrollo del Plan y permitirán aproximar al Departamento a la visión deseada son:

### **1. Situar las infraestructuras, el transporte y el sector de la vivienda al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo.**

La primera de las metas del Plan es coadyuvar al objetivo general del Gobierno de devolver a nuestro país a la senda de crecimiento que permita garantizar y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El protagonismo del Grupo Fomento en nuestra economía - cuyos ámbitos de actuación representan alrededor del 16% del PIB del país y, en términos de empleo, en torno a 1,5 millones de personas trabajan en tareas afectadas por las políticas que desarrolla- explica el papel estratégico que le corresponde como motor de la dinamización económica y la creación de empleo no sólo en los sectores productivos directamente vinculados a sus áreas de responsabilidad, sino en el conjunto de la economía.

De ahí que, desde el rigor y austeridad a que obliga la crisis, los programas de actuación en infraestructuras, transporte y vivienda se pongan al servicio de la recuperación económica y la mejora de nuestra competitividad.

### **2. Garantizar la cohesión territorial y el equilibrio entre todas las CCAA.**

Con el segundo de sus grandes objetivos el Plan persigue que las políticas del Ministerio no sólo sirvan de estímulo al crecimiento económico, sino que además, contribuyan a vertebrar y cohesionar el país. De esta manera se quiere que las redes de infraestructuras y transportes, conforme a un enfoque integrado e intermodal, garanticen una adecuada articulación y comunicación de nuestro territorio, haciendo posible un desarrollo armonioso y equilibrado de todas las Comunidades Autónomas.

Dotando a todos los territorios de una accesibilidad equivalente se fomenta la equidad territorial, es decir la igualdad de oportunidades en el acceso y en los niveles de prestación de los servicios públicos, equipamientos e infraestructuras en todo el territorio; se favorece el uso sostenible y eficiente de los distintos activos territoriales, al tiempo que se reducen disparidades y aumenta la competitividad. Esta línea estratégica es además imprescindible en un contexto de crisis económica para aminorar y corregir sus efectos de mayor desigualdad y por tanto, de menor convergencia y cohesión económica y social.



### **3. *Mejorar la eficiencia en la planificación y la gestión de infraestructuras y transportes***

El tercero de los grandes objetivos del Plan responde a la necesidad de replantear el modelo de planificación y gestión de las infraestructuras y el transporte para garantizar su viabilidad y sostenibilidad.

Frente al modelo inviable e insostenible financieramente que ha imperado en los últimos años, se apuesta por otro mucho más realista que esté basado en la valoración rigurosa de las necesidades de la sociedad, que responda a las disponibilidades presupuestarias y sea acorde con el escenario macroeconómico.

Un modelo que además, para ser plenamente eficiente, impulse la cohesión territorial y refuerce la visión de conjunto del sistema de transporte aprovechando las oportunidades que ofrece la *intermodalidad*, es decir las relaciones de complementariedad entre los distintos modos de transporte.

Su principal plasmación es el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024, cuyos principios y objetivos están en consonancia con las Líneas Estratégicas de este Plan.

### **4. *Impulsar la calidad en los servicios que presta el Ministerio.***

El cuarto gran objetivo del Plan se centra en el impulso de la calidad de los servicios para así atender satisfactoriamente las demandas de los ciudadanos. Este objetivo es la consecuencia directa del perfil que quiere potenciarse en esta nueva etapa: situar a los usuarios de sus servicios y a los ciudadanos en general en el centro de su actividad, anteponiendo así a su tradicional imagen de gran Ministerio de las infraestructuras, la de Departamento que, ante todo, está puesto al servicio de los ciudadanos.

De ahí su compromiso con un modelo de gestión de calidad, basado en la mejora continua de sus servicios, entre cuyos principales componentes va a impulsar la seguridad, la puntualidad, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la igualdad... y los derechos que de ellos se derivan para los usuarios.



- EJE 1

***Mantener, mejorar y priorizar las infraestructuras de transportes y las políticas de acceso a la vivienda***

---

El contexto de restricción presupuestaria en el que se sitúa el Plan y el ineludible compromiso con la estabilidad presupuestaria, obliga y a la vez ofrece la oportunidad de que el rigor, la optimización y racionalización en el uso de los recursos sean los principales criterios a la hora de seleccionar y priorizar actuaciones, sin perder de vista su carácter de servicio público. Lo esencial es que se primará una mejor inversión, una inversión creíble y suficiente, de manera que los recursos disponibles se destinen a las actuaciones que aporten mayor beneficio al conjunto de la sociedad.

- EJE 2

***Reforzar el liderazgo internacional y nuestro posicionamiento en los mercados exteriores***

---

Consciente del papel estratégico que le corresponde en el impulso de nuestra plena incorporación a la globalización, el Ministerio apuesta por promover nuestro protagonismo como actores globales en un doble sentido.

Por una parte, al servir de “vehículo” que posibilita nuestra presencia, la de nuestras empresas y nuestros productos fuera de nuestro país, de ahí el impulso de redes transfronterizas y corredores europeos, y por otro, exportando la actividad que realizan las entidades del Grupo Fomento. Contribuye así a la creación de un tejido exportador de gran calidad y competencia técnica, dada la capacidad extraordinaria en ingeniería y obra pública de transporte, a la creación de puestos de trabajo de alta cualificación y en suma, a promover el crecimiento mediante la globalización de nuestra economía.

- EJE 3

***Promover una política de inversiones basada en la cohesión territorial***

---

Como se ha señalado al describir las líneas estratégicas 2 y 3, el papel eminentemente redistribuidor que asume la Administración General del Estado hacia el conjunto de la sociedad y de los territorios, explica que, junto al máximo rigor, las inversiones se aborden buscando la cohesión y la equidad territorial.



○ EJE 4

***Conseguir la cooperación y coordinación con CCAA, EELL y otros agentes (PPP)***

---

Como auténticas políticas de Estado, las políticas del Ministerio - particularmente en un momento de crisis - requieren aunar esfuerzos y establecer líneas comunes de actuación que fortalezcan los objetivos compartidos, mediante la colaboración. Por eso se potencian los instrumentos de cooperación con el resto de Administraciones públicas, autonómicas y locales, con las que ha de concertarse su desarrollo, y se exploran otras posibles fuentes de financiación de las infraestructuras, a través del recurso a fórmulas de colaboración público-privadas equilibradas y viables.  
/diálogo social/

Los tres últimos ejes concretan algunos de los componentes esenciales del modelo de calidad en la prestación de servicios a los ciudadanos que, frente al enfoque imperante fundamentalmente basado en más inversión, da prioridad a las posibilidades que ofrece una mejor gestión:

○ EJE 5

***Lograr unas prestaciones adecuadas, eficientes y tecnológicamente avanzadas***

---

En un momento de necesario redimensionamiento del sector público, el reto está en garantizar prestaciones adecuadas, es decir, prestaciones realmente útiles, acordes con las demandas de la sociedad, con las exigencias de nuestra economía y con los requerimientos de un modelo integrado de infraestructuras y transportes muy desarrollado y complejo. Esto significa huir de obras innecesarias o inviables cuyo coste nos empobrece, en detrimento de otros usos potencialmente beneficiosos para el conjunto de la sociedad. De ahí el énfasis en que además sean prestaciones eficientes que permitan obtener el máximo valor y el mejor retorno posible de los recursos disponibles evitando duplicidades y aprovechando el gran potencial de mejora que a este respecto ofrece la utilización de las tecnologías más avanzadas.





○ EJE 6

***Proveer servicios públicos de calidad, seguros, eficaces y sostenibles***

---

El imperativo de ajuste y el mayor compromiso con la eficiencia, no implica que este principio menoscabe otros componentes esenciales para el modelo de servicios de calidad al ciudadano por el que se apuesta. No va a operar en detrimento de la seguridad, preocupación primera y esencial de la política de infraestructuras y condicionante permanente de los servicios de transporte - también desde una perspectiva preventiva, claramente compatible con la eficiencia -. No va a restar tampoco importancia al compromiso con la sostenibilidad y el respeto del medio ambiente que se persigue y, en suma, se concilia y refuerza con la orientación al logro de resultados que supone la apuesta por servicios eficaces.

○ EJE 7

***Garantizar servicios accesibles orientados a las personas y a la igualdad de los ciudadanos***

---

Otra dimensión en la que se quiere avanzar para garantizar un óptimo servicio es en la mejora de la accesibilidad entendida en un sentido amplio. Accesibilidad como mejora de la atención a los usuarios con discapacidad o movilidad reducida, también como búsqueda de la comodidad para los usuarios en general y sobre todo, accesibilidad como vía de fácil y ágil acceso a la información a través de las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones y su aplicación a una Administración electrónica y sin papel. A parte de ser un elemento fundamental para consolidar nuestra posición en la sociedad de la información, constituye un componente irrenunciable para impulsar la transparencia. A su vez, todo ello persigue hacer servicios a la medida de las necesidades de las personas, garantizando su igualdad.