

DIARIO DE SESIONES D S P A



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 24

XIII LEGISLATURA

9 de septiembre de 2026

Comisión de Fomento y Movilidad

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Susana Rocío Cayuelas Porras

Sesión número 2, celebrada el miércoles, 9 de septiembre de 2026

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 13-26/APC-000008. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a petición propia, a fin de informar sobre las líneas estratégicas de actuación de la consejería en la presente legislatura.
- 13-26/APC-000064. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre líneas de actuación de la consejería para la presente legislatura, presentada por el G.P. Socialista.
- 13-26/APC-000104. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre las líneas estratégicas de actuación de la Consejería de Fomento y Movilidad en la presente legislatura, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 13-26/APC-000114. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre las líneas generales de actuación de la consejería en la presente legislatura, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las dieciséis horas, dos minutos del día nueve de septiembre de dos mil veintiséis.

COMPARECENCIAS

13-26/APC-000008, 13-26/APC-000064, 13-26/APC-000104 y 13-26/APC-000114. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre las líneas estratégicas de actuación de la consejería en la presente legislatura (pág. 3).

Intervienen:

D. Mario Muñoz-Atanet Sánchez, consejero de Fomento y Movilidad.

D. Ernesto Alba Aragón, del G.P. Por Andalucía.

Dña. Leticia Blanco Muñoz, del G.P. Adelante Andalucía.

Dña. Beatriz Sánchez Agustino, del G.P. Vox en Andalucía.

Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

D. Jesús Manuel Estrella Martínez, del G.P. Popular de Andalucía.

Se levanta la sesión a las dieciocho horas, veintisiete minutos del día nueve de septiembre de dos mil veintiséis.

13-26/APC-000008, 13-26/APC-000064, 13-26/APC-000104 y 13-26/APC-000114. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre las líneas estratégicas de actuación de la consejería en la presente legislatura

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy buenas tardes a todos y bienvenidos a esta Comisión de Fomento, a todos los miembros presentes.

Quiero saludar a la Mesa que tenemos. Tenemos a nuestra vicepresidenta, el secretario primero.

Consejero, muchas gracias por acompañarnos hoy. Es un placer tenerte aquí.

Nuestro letrado, el equipo del consejero que nos acompaña.

Y saludo especialmente a los portavoces de los grupos políticos. Saludos a los portavoces del Partido Socialista, Adelante, Por Andalucía, Vox y el Grupo Popular.

Iniciamos un camino nuevo juntos, en el que, como presidenta, estoy a disposición de todos aquellos miembros de esta comisión que necesiten cualquier cosa o cualquier tema que quieran hablar conmigo. Quien no tenga mi teléfono, por favor, que me lo pida, que estamos a disposición para llevar adelante una legislatura, dentro de lo que iremos debatiendo, cordial y coordinada y aprovechando para trabajar al servicio de los andaluces, que es para lo que creemos todos los que estamos aquí llamados.

Sin más demora, iniciamos la comparecencia de hoy del consejero, en la que les adelanto que los tiempos que hemos estipulado son de una inicial de 30 minutos del consejero. Después habrá un tiempo de réplica de 10 minutos de cada grupo. De nuevo tendrá una intervención de 15 minutos el señor consejero. A continuación tendrán una dúplica los grupos. Y, finalmente, cerrará el señor consejero, con cinco minutos de tiempo.

En este caso, como ven, tenemos la novedad, que por eso este minutillo que hemos tenido de demora, en el que me estaban explicando la forma de funcionamiento, que espero hacerlo correctamente. Como ven, tenemos varias pantallas en las que van a ir apareciendo los tiempos. Es, por tanto, que, bueno, creo que en el momento en el que nos digan desde Informática que está esto, que de pronto se nos ha desconectado, pues, podemos iniciar. ¿Iniciamos, entonces? Sí.

[Intervención no registrada.]

De acuerdo.

Bueno, pues, consejero, cuando quiera, podemos iniciar.

El señor MUÑOZ-ATANET SÁNCHEZ, CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD

—Gracias, presidenta.

Bueno, es un placer por mi parte participar en esta comisión. Un saludo a todos los presentes, a los componentes de la Mesa. Bueno, espero que el diálogo y la concordia prevalezcan ante las diferencias que tenemos políticas y, bueno, sobre todo para que sean lo más productivas las comisiones.

Bueno, señora presidenta, señorías, es Fomento y Movilidad una consejería determinante para el futuro de Andalucía. Comparezco hoy con el honor y la responsabilidad de presentar las líneas estratégicas de la decimotercera legislatura. Una etapa que afrontamos con ambición, con experiencia y con la convicción de que la movilidad, las infraestructuras y la logística definen y defienden la igualdad de oportunidades, la competitividad y la cohesión de nuestra tierra.

Permítanme afirmar que Andalucía no es la misma que en 2018, porque el Gobierno de Juan Manuel Moreno decidió cambiar la forma de gestionar, desbloquear proyectos paralizados y devolver la credibilidad a la obra pública. Este cambio no ha sido retórico. Sin infraestructuras no hay estado del bienestar. Si una carretera falla, falla el acceso al trabajo, al hospital, a la educación. La movilidad es igualdad real y no un eslogan. Y, además, es motor económico. La obra pública, la logística y el transporte sostienen miles de empleos y activan la inversión privada. Por eso es tan significativo que esta consejería, con las competencias actuales, ha logrado incrementar el presupuesto de los 600 millones en 2018 a más de 1.100 millones en el presupuesto de 2026. Este salto no es casual. Es la prueba de que, cuando Andalucía gestiona con rigor, Andalucía avanza. Creo justo reconocer el trabajo de las consejeras que me han precedido. Con Marifrán Carazo se pusieron en marcha proyectos decisivos y estratégicos, como las ampliaciones de los metros de Sevilla, Málaga y Granada, así como importantes reformas legislativas, como la LISTA y el PITMA. Y en esta evolución también la consejera Rocío Díaz jugó un papel importante, consolidó este modelo, acelerando los grandes ejes de transporte, reforzando la conservación de la red viaria, modernizando el sistema concesional y liderando la ejecución de metros y tranvías. Y, además, impulsó reformas normativas de enorme calado, como es el reglamento de la LISTA o la ley de vivienda. Dos etapas que responden a una misma forma de gobernar para recuperar la capacidad de gestión y planificación, para convertir las prioridades en actuaciones concretas y para poner las políticas públicas al servicio de las necesidades de los andaluces.

Y sobre esta base afrontamos ahora una nueva etapa. El presidente Juanma Moreno me ha encomendado la responsabilidad de dirigir esta consejería. Es una legislatura decisiva y que asumo con compromiso, humildad y determinación. Recibo una consejería con una planificación sólida, con grandes proyectos en marcha, con importantes retos por delante y mi compromiso para dar continuidad a lo que funciona, culminar lo que está en marcha e impulsar lo que Andalucía necesita para seguir avanzando.

Señorías, el nuevo Decreto de Estructura no es un simple ajuste administrativo, es la respuesta organizativa a una nueva etapa de la política de movilidad y de infraestructuras de Andalucía. El nuevo marco concentra en esta consejería las competencias en movilidad y en el impulso en la intermodalidad, las infraestructuras de transporte, el transporte terrestre y marítimo, la red de carreteras de Andalucía, las vías ciclistas, los puertos de competencia autonómica, los aeródromos y helipuertos de uso autonómico y la red de áreas logísticas de Andalucía. Responde a una realidad, que es que la movilidad del futuro no se puede gestionar de manera fragmentada, porque forman parte de un mismo sistema de competitividad territorial.

La nueva estructura nos permite reforzar precisamente esa visión integral. Contamos con una Viceconsejería, una Secretaría General Técnica, que se consolidan como los ejes de la dirección estratégica y de soporte jurídico administrativo. Tres Direcciones Generales: la de Movilidad y Transporte,

la de Infraestructura del Transporte y la de Carreteras. Y dos agencias públicas: la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que permanecen adscritas a la Consejería de Fomento, así como nueve consorcios de transporte metropolitano.

Señorías, el Gobierno de Juanma Moreno recibió una Administración marcada por la falta de planificación, la insuficiencia en la gestión y un preocupante deterioro de los servicios públicos. En materia de movilidad, el 94 % de las concesiones de transporte interurbano estaban caducadas. Los consorcios metropolitanos sufrían una infrafinanciación que dificultaba la modernización del sistema y todos los proyectos clave permanecían paralizados. Esta falta de dirección estratégica afectaba a la calidad del transporte público y a la vertebración territorial. Las infraestructuras presentaban igualmente un importante déficit de inversión. Encontramos proyectos obsoletos, contratos bloqueados y una red viaria cuyo deterioro se había agravado por una inversión en conservación reducida a menos de la mitad, cuando incluso se llegó a suprimir contratos para el mantenimiento de firmes. Además, una ejecución presupuestaria insuficiente dejó sin materializar inversiones necesarias para Andalucía. Y también encontramos condicionantes financieros, presupuestos prorrogados, obligaciones pendientes y deudas acumuladas, entre ellas más de 162 millones de euros en sentencias judiciales, solo en el caso del metro de Sevilla. En definitiva, heredamos una Administración con planes incumplidos, proyectos paralizados, infraestructuras deterioradas y recursos sin ejecutar. Recibimos un sistema que había perdido capacidad de planificar y de mantener y de ejecutar las infraestructuras.

Señorías, desde el 2019, Andalucía ha protagonizado una transformación profunda en materia de movilidad, infraestructuras, puertos y logística. Una transformación que no es fruto de la casualidad, sino de una decisión política de recuperar la capacidad de planificar, invertir y ejecutar. El primer gran cambio ha sido recuperar la capacidad de inversión y ejecución. En estos años hemos incrementado el presupuesto orientando la inversión hacia actuaciones que generen cohesión territorial, actividad económica y oportunidades. Hemos recuperado también la planificación estratégica con el plan de infraestructuras del PITMA 2030, el nuevo mapa concesional del transporte, la estrategia logística y portuaria, los planes de transporte metropolitano y la estrategia de transporte sostenible. En movilidad hemos afrontado la mayor renovación de concesiones de transporte interurbano de la historia de Andalucía, avanzamos en un sistema más moderno y digital, y hemos reforzado la movilidad metropolitana.

En paralelo, no nos olvidamos del ámbito rural. El programa Andalucía Rural Conectada supera ya el centenar de rutas y garantiza el transporte público allí donde antes no se llegaba. Además, jamás en la historia de nuestra comunidad se habían acometido, y a la vez, las ampliaciones y puestas en servicio de los metros de Granada, Málaga, Sevilla y los tranvías de Alcalá de Guadaíra, bahía de Cádiz y Jaén. Los datos lo confirman. Andalucía, en 2025, ha alcanzado los 138 millones de viajeros en transporte público —para 2026 esperamos superar los 150 millones de viajeros—, mientras los cercanías de Sevilla y Málaga, de competencia estatal, han perdido tres millones de pasajeros. Y frente a este retroceso, Andalucía demuestra que un servicio bien gestionado genera confianza y sigue creciendo.

Señorías, en carretera estamos revirtiendo el deterioro acumulado con una apuesta decidida por la conservación, la seguridad vial y el desbloqueo de grandes ejes, como la Autovía del Olivar, el Eje de Alanzora o el Eje Ronda-Málaga-Campillos.

Y hemos dado un nuevo impulso a nuestros puertos y a nuestra red logística, modernizando instalaciones, mejorando servicios y desbloqueando áreas estratégicas y reforzando la conexión entre puertos y plataformas logísticas.

Señorías, permítanme subrayar la relevancia estratégica que tiene—y seguirá teniendo—el PITMA 2030 en el desarrollo de las infraestructuras —el plan de infraestructuras—. Este plan constituye la hoja de ruta que ordena la transformación de nuestro sistema de movilidad hacia un modelo más moderno, sostenible, eficiente y equitativo. A diciembre de 2026, el sistema de seguimiento del PITMA estima un grado de ejecución del 83 %, con ejes que superan incluso el cien por cien del cumplimiento, como el de fomento de transporte público y la intermodalidad. En términos económicos, ya se han ejecutado 3.640 millones de euros del total previsto, una cifra que refleja la solidez de la planificación y la capacidad de ejecución de esta consejería. Señoría, conviene recordar un hecho relevante: que ninguno de los planes de infraestructuras anteriores publicó nunca antes datos de ejecución tan singulares como este. El PITMA ha llegado a su ecuador temporal, y lo hace con un grado de cumplimiento excepcional, que demuestra que la planificación funciona, que la inversión se ejecuta y que la movilidad avanza.

Durante esta legislatura será necesario iniciar la redacción del próximo plan de infraestructuras de Andalucía, un plan que incorpore los nuevos retos, que consolide los avances logrados y diseñe una nueva etapa de inversiones ajustada a las necesidades reales de nuestra comunidad. De él derivarán las futuras herramientas de planificación, que permitirán convertir la estrategia en ejecución ordenada y verificable.

Señoría, les paso a detallar las líneas estratégicas de la legislatura XIII de la Consejería de Fomento.

El primer pilar es la movilidad sostenible, que es una condición indispensable para la igualdad de oportunidades y la cohesión social. Durante los últimos años, Andalucía ha avanzado como nunca en planificación, modernización del transporte público, movilidad rural, digitalización y fortalecimiento de los consorcios metropolitanos. Ahora toca dar el paso decisivo: consolidar un nuevo modelo de movilidad sostenible, digital, eficiente y plenamente vertebrador del territorio. Por primera vez, Andalucía contará con un sistema completo de planificación metropolitana y regional. Culminaremos la red de planes de transporte de todas las áreas metropolitanas y aprobaremos la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible. Esta estrategia definirá un modelo integral basado en la planificación a largo plazo, la digitalización y la intermodalidad, y será el marco rector hasta el año 2050. A través de los consorcios de transporte coordinaremos la movilidad de más de 6,4 millones de andaluces y 258 municipios con criterios de eficiencia, sostenibilidad, equidad territorial, y abrirá las puertas a nuevos municipios. Consolidaremos el sistema concesional, recientemente renovado tras décadas de abandono, como un modelo moderno, estable y justo. Avanzaremos en la modernización de un sistema de transporte público más eficiente, con la elaboración del nuevo mapa concesional y la información en tiempo real y el refuerzo de los servicios interurbanos.

Nuestro modelo priorizará el transporte público y su labor en la cohesión e integración territorial, con especial atención a las zonas rurales, a través del programa Andalucía Rural Conectada, que ya supera el centenar de rutas y atiende a más de 381.000 habitantes y 159 municipios. Se trata de una

política de igualdad, que debe seguir creciendo. Ampliaremos rutas, reforzaremos la accesibilidad a servicios esenciales y consolidaremos modelos de transporte a la demanda.

Estamos ante la legislatura de la digitalización del transporte público. Inauguraremos el centro de gestión y control del transporte público, reforzando la coordinación del servicio; digitalizaremos la gestión administrativa e implementaremos sistemas inteligentes de información al usuario. E impulsaremos la modernización del sector de transporte por carretera, la reducción de emisiones y culminaremos el desarrollo reglamentario de la normativa VTC, garantizando seguridad jurídica, equilibrio de mercado y compatibilidad con la movilidad urbana sostenible.

Hemos duplicado los recursos a los consorcios, porque es el mejor instrumento de cohesión urbana. En esta legislatura se consolidará la ampliación de municipios, se revisarán los sistemas tarifarios y se reforzará la integración.

Señorías, esta legislatura tiene un objetivo claro, que es optimizar las infraestructuras de movilidad para consolidar un sistema público más eficiente, seguro y coherente. Para ello, desarrollaremos corredores ciclistas metropolitanos, vinculados a carreteras autonómicas, que respondan a movilidad obligada. En el ámbito urbano, impulsaremos ejes ciclistas funcionales, que conecten estaciones, intercambiadores y nodos de transporte, garantizando la continuidad y enlaces efectivos entre los distintos modos de transporte. Reforzaremos la integración modal en los intercambiadores autonómicos mediante el despliegue del plan de intercambiadores. Y, finalmente, avanzaremos hacia un sistema integrado de transporte, mediante la modernización de la tarjeta de la red de consorcios, con lo que daremos un salto tecnológico que permitirá un acceso homogéneo, interoperable y simplificado a todos los modos de transporte público de Andalucía.

Señorías, Andalucía no va a frenar su transformación en materia de infraestructuras de transporte. Una de las claves de nuestro proyecto de modernización y gestión del transporte, que ya hemos demostrado que funcionan y por las que seguiremos apostando, son las plataformas reservadas, así como los bus VAO, en los accesos a las grandes áreas metropolitanas, y más capacidad en las vías para dar mayor velocidad comercial al transporte público, y más hábitos sostenibles para la mejora de la vida diaria de miles andaluces que pierden horas en atascos.

Señoría, esta legislatura marcará un hito en su relación con los desarrollos actuales y futuros y de la explotación del servicio ferroviario, de nuestros metros y tranvías. Continuaremos la expansión de las redes con proyectos en marcha, como las prolongaciones del metro de Granada, del metro de Málaga o del metro de Sevilla, con una inversión movilizada que supera los 1.900 millones de euros. Mejoraremos la eficiencia energética, la calidad ambiental y la gestión de los servicios. Ampliaremos la flota de trenes, reforzando su capacidad y fiabilidad. Pondremos en marcha nuevas explotaciones, como los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra.

Señorías, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía —AOPJA— forma parte relevante de la estrategia a desarrollar por la Consejería de Fomento y Movilidad y representa una herramienta básica al servicio del progreso, la cohesión territorial y la modernización de Andalucía. Esta legislatura marcará un punto de inflexión con la puesta en servicio de los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra, así como con el avance de las ampliaciones de los metros de Granada, Málaga y Sevilla. Por este motivo,

el pasado 30 de julio se tramitó el decreto que atribuye a la Agencia de Obra Pública las competencias para la explotación de las infraestructuras ferroviarias de competencia autonómica. Y, por tanto, seguiremos con la gestión directa de sistemas ferroviarios como el Metropolitano de Granada, que cuenta con un crecimiento sostenido que supera los diecisiete millones de viajeros, o el Trambahía, que consolida dos millones de usuarios al año.

Señorías, seguiremos con la supervisión de las concesiones ferroviarias metropolitanas, garantizando que los estándares de calidad, seguridad y accesibilidad se cumplan sin excepción, como son los casos de las concesiones del Metro de Sevilla y el Metro de Málaga.

Señorías, en esta legislatura vamos a consolidar una política viaria que concibe las infraestructuras como un instrumento de cohesión territorial, competitividad y creación de empleo. Nuestro objetivo es claro: garantizar que cualquier andaluz, viva donde viva, disponga de las mismas oportunidades gracias a una red moderna, segura y bien conservada.

La red de carreteras de Andalucía, con más de 10.500 kilómetros, es la columna vertebral de nuestra cohesión territorial y económica, y durante años sufrió una infrafinanciación, que hemos logrado revertir. La conservación y el mantenimiento constituyen una prioridad estructural para esta consejería. La renovación de los treinta y seis contratos de conservación integral adjudicados en 2025, junto con los ocho contratos de señalización y marcas viales y los contratos de aforo y los planes de seguridad vial, consolidan un modelo que deberá actualizarse a lo largo de esta legislatura.

El objetivo es avanzar hacia contratos integrales, de nueva generación y plenamente adaptados a la realidad operativa y territorial de Andalucía, garantizando una gestión moderna, eficiente y alineada con las necesidades de seguridad vial y movilidad de nuestra ciudadanía. Así, garantizaremos una inversión mínima de 150 millones de euros anuales en la legislatura para conservación. A esto se le suman otros 80 millones de fondos FEDER destinados a plataformas reservadas, seguridad vial y pasarelas.

Las carreteras andaluzas también sufren cada vez con mayor frecuencia los efectos de episodios atmosféricos extremos. Estamos afrontando con rigor la reparación de los daños del tren de borrascas de febrero de 2026, a través del Plan Andalucía Actúa, con una inversión de 278 millones de euros para recuperar la red.

Además, en materia de firmes, hemos puesto en marcha el mayor plan de asfalto de la historia de la Junta de Andalucía, dotado de más de 150 millones de euros, que nos permitirá rehabilitar mil kilómetros de la red.

En cuanto al plan de autovías y ejes de gran capacidad, y con una inversión para los próximos años de 300 millones de euros, vamos a impulsar más de 40 kilómetros de corredores estratégicos, como la autovía del Olivar o el eje Málaga-Ronda-Campillos, así como conexiones de alta capacidad que vertebran Andalucía. Este esfuerzo se complementa con actuaciones en variantes, accesos, desdoblamientos y corredores metropolitanos, además de intervenciones en zonas rurales para combatir la despoblación.

Finalmente, el banco de proyectos se refuerza para redactar actuaciones, entre otras muchas, como el aumento de capacidad de la A-384 Arcos-Bornos, la mejora integral de la A-306, la A-311 o la variante este de Utrera.

El tercer gran eje de esta legislatura es el fortalecimiento de la economía azul a través de los puertos andaluces, que se consolidan como nodos de actividad económica, empleo y cohesión territorial en coordinación con la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural.

Señorías, esta visión exige una modernización real de la actividad portuaria y una gestión orientada al valor añadido.

En este marco estratégico, licitaremos las concesiones que vayan agotando su plazo de vigencia, con el objetivo de adjudicarlas a quienes aporten proyectos que modernicen y mejoren la actividad portuaria y su integración territorial.

Andalucía se juega en sus puertos autonómicos una parte decisiva de su futuro económico y territorial. No hablamos solo de muelles y amarres, hablamos de competir, de atraer inversión y garantizar que nuestra tierra no quede rezagada en la economía azul que ya transforma Europa.

Señorías, la ruta estratégica 2026-2030 de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía es clara. Esta legislatura debe ser la del salto adelante a un sistema portuario moderno y eficiente que lidere desde ellos el desarrollo económico de Andalucía.

Nuestro primer compromiso es la dimensión económica y la eficiencia de la gestión, por lo que promoveremos un sistema portuario con actuaciones y servicios que favorezcan la implantación de actividades de valor añadido.

El segundo compromiso es político en su esencia: sostenibilidad, digitalización e innovación. Queremos puertos preparados para la transición energética, con menos huella ambiental y con más capacidad de adaptación. Para ello, elaboraremos un plan de adaptación del sistema portuario andaluz ante riesgos naturales para proteger nuestros puertos y proteger nuestras comunidades costeras.

El tercer compromiso es la gobernanza, donde esta consejería debe ejercer liderazgo. Apostamos por un modelo autosuficiente, transparente y sostenible, junto a una transformación organizativa que sitúe a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía como una institución moderna y fuerte. La implantación de una gestión responsable es una obligación política.

Señorías, los puertos autonómicos son una palanca estratégica de Andalucía. Esta legislatura debe ser transformadora y este Gobierno está preparado para hacerlo.

Cuando hablamos de las áreas logísticas de Andalucía, hablamos de la capacidad de esta tierra para competir, para crear empleo y para decidir su propio futuro económico. Esta legislatura será en la que Andalucía deje de ser un territorio de paso y se convierta en la gran plataforma logística del sur de Europa.

Señorías, este será nuestro cuarto eje estratégico, precisamente el de la consolidación de una red logística interconectada, vinculada a nuestras infraestructuras y a los grandes corredores de transporte.

Andalucía tiene una posición geográfica estratégica privilegiada, pero no basta. Hace falta política, hace falta inversión y liderazgo para convertir esta ventaja en desarrollo real. Las áreas logísticas son una auténtica palanca de transformación económica. Cada fase que pongamos en servicio en Antequera, en San Roque, en Córdoba o en Majarabique es empleo, es industria y es capacidad exportadora. Y cada área que impulsemos en Níjar, en Granada, en Málaga o en la provincia de Jaén, es la decisión política de que la logística de valor añadido se quede en Andalucía y no en otros territorios.

Para ello, prevemos la puesta en servicio de la terminal intermodal del área logística de Antequera e impulsaremos el desarrollo de nuevas terminales intermodales de San Roque, de Majarabique y de Níjar.

Señorías, apostamos por la gobernanza, por una gestión profesional, transparente y eficaz, y fomentaremos la colaboración público-privada sólida, capaz de atraer inversión y facilitar la implantación de empresas.

Andalucía tiene la oportunidad de convertirse en el nodo logístico más potente del sur de Europa. Esta consejería no va a dejar que esa oportunidad pase de largo.

Señorías, concluyo esta primera intervención reafirmando una idea esencial: Andalucía está preparada para dar un salto decisivo en la movilidad, en infraestructuras y en logística, y esta consejería va a liderarlo con determinación, con rigor y con ambición.

Lo que hoy presentamos no es un catálogo de intenciones, sino la hoja de ruta de una legislatura que nace con la fuerza de los hechos, con la credibilidad de la gestión y con la confianza de una tierra que sabe hacia dónde quiere avanzar.

Las líneas estratégicas que hemos expuesto, desde la modernización de la red de carreteras de Andalucía hasta la transformación logística, que convertirá Andalucía en el nodo más potente del sur de Europa, pasando por la definición de un nuevo sistema concesional de transporte por carretera o el impulso de grandes infraestructuras de transporte, demuestran que este Gobierno no improvisa, este Gobierno planifica, ejecuta y cumple.

Pero este es solo el marco general. En la segunda intervención entraré en el detalle provincia a provincia de actuaciones concretas, obras en marcha y proyectos estratégicos que vertebrarán Andalucía durante la decimotercera legislatura.

Porque la cohesión territorial no se declama, se construye con proyectos reales, con planificación y con una acción pública que llega a cada rincón de nuestra tierra.

Señorías, Andalucía avanza, avanza con hechos, con visión y con una política útil que transforma la vida de la gente, de los ciudadanos andaluces. Esta es nuestra responsabilidad y ese es nuestro compromiso.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias, señor consejero.

Iniciamos ahora el debate por un tiempo máximo de diez minutos para el portavoz de cada grupo. Iniciamos con el portavoz del Grupo Por Andalucía, señor Alba.

El señor ALBA ARAGÓN

—Bueno, buenas tardes a todas y a todos. Se saluda a la comisión, y también buenas a todos los miembros de cada grupo y, sobre todo, al señor consejero, al que se agradece que marque las líneas estratégicas de estos cuatro años.

Se agradece la exposición, pero, escuchada la intervención, se puede deducir un planteamiento también, como es lógico, de continuidad con respecto al trabajo que se ha ido desarrollando en las anteriores legislaturas en materia de fomento, infraestructuras y movilidad.

Estará de acuerdo conmigo, señor consejero, en que lo primero es ver en qué punto estamos después de ocho años de gobierno del PP en materia de movilidad y transporte y si, efectivamente, se ha hecho todo lo que se podía hacer en este ámbito, que es tan crucial para Andalucía su desarrollo y el cierre —algo importante— de sus brechas internas. Estará de acuerdo conmigo, señor consejero, en que uno de los problemas principales de Andalucía es la vertebración territorial. Bastan pocos datos para poner de manifiesto el retraso que tenemos en este ámbito en comparación con otras comunidades y, aún más, con otras regiones de Europa. Para mantenernos cerca, basta con decir, por ejemplo, que en lo que se refiere a la red de cercanías en Andalucía, con nuestros poco menos de 400 kilómetros de línea, estamos muy lejos de los datos per cápita de Madrid o de Cataluña. Un dato que se refleja claramente, por ejemplo, en la ausencia en cinco de las ocho provincias de una red de ferrocarriles de proximidad digna de este nombre. No es casual que, de las catorce ciudades con más de 50.000 habitantes sin conexión ferroviaria de España, doce están actualmente en Andalucía, con el caso extremo de Marbella, que es la única ciudad con más de 150.000 habitantes en todo el país sin ningún tipo de conexión ferroviaria.

La red de carreteras, con 10.000 kilómetros de competencia autonómica frente a los 3.000 de competencia estatal, no puede ni consigue en absoluto sustituir o paliar el déficit estructural e infraestructural en ferrocarriles, teniendo además en cuenta la erosión impresionante que en estos años ha sufrido el transporte público sobre ruedas interurbano en nuestra comunidad.

Se lo digo como convencido usuario del transporte público, señor consejero, moverse sin coche es una auténtica yincana en Andalucía. Los consorcios de transportes metropolitanos no se han extendido más allá de las capitales y áreas urbanas, dejando sin cobertura a amplias zonas rurales y a municipios de interior. La integración tarifaria es incompleta, la coordinación horaria es deficiente, y el billete único no es una realidad actualmente en la práctica. Es evidente que estamos hablando de déficit estructural que viene de lejos, de anteriores gobiernos incluso, que tiene mucho que ver con el desarrollo, además asimétrico, que caracteriza al conjunto del país, y que en Andalucía en particular hemos tenido que sufrir. Una brecha territorial que, lamentablemente, existe también en nuestra comunidad, con una dualidad muy seria entre la costa y el interior, con la excepción de Sevilla y, en mínima parte, también Granada. Por un lado, estamos asistiendo a la profundización de los procesos de aislamiento y despoblación de las comarcas del interior. También, en una provincia como de la que vengo, Málaga, esto está ocurriendo actualmente. El 72 % de la población se concentra en menos del 1 % del territorio. Casi la mitad de los municipios de interior llevan décadas perdiendo población. La ausencia de infraestructuras de transporte adecuadas es uno de los principales factores que expulsan a la población joven y activa en estos momentos.

Por otro lado, se produce una aceleración de concentración poblacional y de la actividad económica y productiva en la costa, que con una creciente presión turística hace inadecuadas tanto las infraestructuras como las redes de transporte y de conexión existentes.

Si hablamos de movilidad, tenemos una Andalucía cada vez más aislada y otra que empieza a pe-
tar. Son dos caras de la misma moneda, reflejo de una falta de vertebración como consecuencia de la
falta de la planificación, entendiendo que aquí hoy nos traigan las líneas estratégicas de planificación a
cuatro años.

Sí es cierto, como hemos dicho, que son problemas estructurales. Es evidente que ocho años de
gobierno del PP, del señor Moreno Bonilla, han servido poco o nada para paliar ciertos problemas. No
es una casualidad que en esta campaña electoral su partido haya prometido las mismas actuaciones y
medidas de hace ocho y hace cuatro años. Sobre transporte público y movilidad, hemos tenido una cam-
paña sobre los incumplimientos de los propios gobiernos del Partido Popular.

Bajo los gobiernos del Partido Popular se ha consolidado un modelo de movilidad profundamente
desequilibrado, altamente dependiente del vehículo privado, con profundos déficits en el transporte pú-
blico colectivo, en las redes ferroviarias convencionales y en la vertebración territorial dentro de las
provincias, especialmente en las periféricas. La situación del Poniente de Almería es un claro ejem-
plo en esa falta de conexión de tren de cercanías. Además, se han desatendido por completo los ob-
jetivos de transición ecológica, reducción de emisiones y cambio del modelo productivo que necesita
nuestra comunidad.

Se han perdido ocho años para desarrollar una política autonómica ambiciosa y coherente con las
necesidades reales que necesita Andalucía. En nuestra opinión, esto tiene que ver, por un lado, con una
falta de interés real en materia de transporte y movilidad, que se refleja también en el ámbito presupe-
stario, en particular si vemos los datos de ejecución. Se lo digo sin ganas de polemizar. Parece evidente
que los miembros de su partido y de su Gobierno cogen poco el transporte público. Por el otro lado, por
un rechazo ideológico a la planificación, la inversión y la gestión pública por parte de la derecha, que no
entiende que sin este papel fundamental por parte de lo público es imposible avanzar en vertebración y
cohesión territorial, elemento esencial para el desarrollo y el crecimiento económico.

Señor consejero, hablando en plata, los problemas estructurales que afectan a nuestras redes de
transporte, de ámbito infraestructural, de medios y de recursos, solo se pueden solventar a través de un
aumento sustancial de inversión pública, de una mayor coordinación institucional y, desde nuestro punto
de vista, a través de una mayor asunción de competencias por parte de la Junta de Andalucía, empezan-
do, por ejemplo, por la red de cercanías. No se puede reivindicar, de verdad, nuestra autonomía solo po-
niendo la mano para pedir más recursos, si esto no viene acompañado por la voluntad política real de
asumir las competencias para las cuales estos recursos están destinados.

Señor consejero, hay un aspecto esencial que nos diferencia en la manera de entender la política, la
acción de gobierno y el papel de lo público. Lo que ustedes consideran gastos son, para nosotros, in-
versiones, y lo que ustedes consideran negocios, para nosotros, son derechos. El caos de la movilidad
no es diferente. Y lo vemos, por ejemplo, en los procesos de externalizaciones del transporte público de
los últimos años, de las apuestas para la liberalización salvaje también en este ámbito. Lo vemos en los
conflictos laborales del sector o en la lucha del sector del taxi, que va a atacar a su esencia misma como
servicio público por la VTC, que cada vez gana más terreno gracias también al apoyo directo y bastan-
te evidente de su gobierno.

Por cierto, señor consejero, le voy a hacer una pregunta. Sobre el proyecto de decreto normativo sobre VTC que van a aprobar, ¿ha pesado el informe privado de la Confederación de Empresarios para conceder VTC en función de la demanda? ¿O van a tener en cuenta su propio estudio de octubre del 2025, que marca unos criterios medioambientales y de ratio que venía a indicar la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo? Creo que es importante, porque es una batalla, la del servicio público, la de los taxis, que tenemos que dar entre todas y entre todos en la lucha de los servicios públicos. Garantizar el derecho a la movilidad pasa por priorizar la gestión pública del transporte, extender la inversión pública, proteger lo público de la *uberización* y la agresividad de actores privados y, por supuesto, blindando el acceso al transporte a toda la ciudadanía, empezando por las categorías que lo necesitan, sean por condición social, sean por cuestiones territoriales.

Finalmente, no quiero pasar por alto un aspecto esencial de la apuesta por la movilidad sostenible, a la cual ha aludido en el primer eje estratégico de su intervención. La lucha contra el cambio climático la estamos sufriendo justo en este momento, con temperaturas nunca registradas en un mes de septiembre en gran parte del territorio andaluz. El aumento de la inversión en transporte público colectivo, en redes ferroviarias y movilidad activa —peatonal, ciclista— es cada vez más necesaria para protegernos de los efectos de la crisis climática, reduciendo la huella ecológica de nuestra propia comunidad.

Y hasta ahí, muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias, señor Alba.

Es ahora el turno del Grupo Adelante Andalucía. Tiene la palabra, por un máximo de diez minutos, la señora Blanco.

La señora BLANCO MUÑOZ

—Buenas tardes, señoría.

Señor consejero. Gracias.

Voy a empezar reconociendo mi experiencia. Usted es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Lleva años en esta consejería y conoce bien los proyectos, los expedientes y los plazos administrativos. Y yo, en este ámbito, pues tengo una cualificación bastante menos prestigiosa. Yo soy usuaria de las carreteras andaluzas y, además, soy del Campo de Gibraltar. Sé lo que es levantarme, sabiendo que necesito el coche para ir a trabajar. Que si lo cojo, probablemente acabaré atrapada en la A-7. Conozco la espera eterna de la parada del autobús y, por eso, la carretera y el atasco. Y lo que significa para una familia trabajadora pagar un coche, combustible, seguro, mantenimiento, ITV, aparcamiento, etcétera, porque el transporte público no es una alternativa real. Usted conoce el expediente, y nosotras conocemos sus consecuencias. Por eso, a mí me gustaría hablar no de expedientes, sino de prioridades políticas.

Porque una infraestructura no existe —usted lo sabe muy bien— cuando aparece en una presentación o en un presupuesto. Una infraestructura existe cuando sirve para llegar al trabajo, para llegar a

clase, para llegar al hospital, a casa... Y antes de hablar de los próximos cuatro años, pues habría que preguntarse por los cuatro anteriores. ¿Qué prometieron? ¿Qué presupuestaron? ¿Qué licitaron? ¿Qué llegaron realmente a ejecutar? Y, sobre todo, ¿qué está funcionando hoy? Porque en esta consejería un estudio se presenta a menudo como un avance; una licitación se presenta como una obra, y una promesa reaparece cuatro años después y se presenta como una iniciativa nueva. El propio Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía dice que Andalucía tiene que poner el foco en el servicio, la accesibilidad y la cohesión territorial. Pues, ese va a ser nuestro criterio, no cuánto asfalto o cuánto hormigón se pone, sino para quién funciona ese plan.

Empecemos con el autobús interurbano, que es un transporte que da pocos titulares. En 2024, la Junta reconoció que las 988 rutas de transporte regular tenían las concesiones prácticamente vencidas. Desde entonces se han licitado los lotes. Estupendo. ¿Cuándo lo va a notar quien usa el autobús cada día? Porque tener un autobús a las 7 y otro a las 18 horas, pues, puede significar que vas a trabajar pero no vuelves. Y una línea que lleva a cuatro trabajadoras, pues, puede no ser rentable, pero esas cuatro personas tienen el mismo derecho a llegar que los 400 de una línea urbana o de otra línea que sí dé beneficio. Es ahí donde está la diferencia entre entender el transporte como servicio público o como negocio. En cuestión de metros y tranvía —quiero ser rigurosa, he hecho mi estudio—, hay obras reales. Los tres metros andaluces superan ya los 32 millones de viajeros este semestre. La línea 3 norte de Sevilla avanza. Málaga llega al Hospital Civil. Granada hace pruebas hacia Las Gabias. De todo esto nos alegramos profundamente, pero Sevilla sigue con una sola línea operativa, esperando la línea 3 sur y la línea 2. Y de la línea 2 no le voy a hablar en abstracto, porque en junio nos reunimos con la Plataforma Línea 2 y con la otra, Sevilla Este, y vimos que el proyecto está en fase de presentación de alternativas de trazado. La propia plataforma denuncia no tener ninguna información, y la actuación está ligada a financiación europea. Si no se cumplen los plazos, entendemos que no solo se retrasa, sino que se pierde esa financiación, y hablamos aquí del Distrito Este-Alcosa-Torreblanca, que es el más poblado de Sevilla, con más de 120.000 habitantes, sin una alternativa de transporte sostenible. Tenemos que preguntar: ¿Va a cumplir la Junta ese plazo? ¿Va a perder la financiación por su propia lentitud? Estas explicaciones se las debe a las plataformas ciudadanas. En Málaga, miles de trabajadores siguen dependiendo del coche para llegar al parque tecnológico, y recordemos que la propia plantilla del metro tuvo que ir a la huelga este año para lograr un convenio digno. Y es que no hay transporte público de calidad, sin buenas condiciones, para quienes lo hacen funcionar.

Y ahora llegamos al tranvía de Jaén, que ha mencionado usted también, claro. Una infraestructura de 4,7 kilómetros, terminada en 2011, con puesta en marcha prometida para 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025. Estamos en 2026 y sigue sin funcionar para la gente. ¿Cómo puede algo tan modesto tardar quince años en ponerse en funcionamiento? ¿Qué nos impide entender que esta es la forma habitual de gestionar las infraestructuras de Andalucía?

Sobre las grandes autovías que llevan años en los discursos, la del Olivar, que usted ha mencionado, la de Guadalhorce..., me detengo en la de Almanzora-Baza, que es el caso más significativo. Llevamos años oyendo que es estratégica. ¿Va esta legislatura a conectarla de verdad o dentro de cuatro años seguirá siendo estratégica? Y a eso hay que sumar que las plataformas de Baza y el altiplano exigen tam-

bién la reapertura del ferrocarril Almendricos-Guadix. Baza no solo espera una autovía que no llega, es que lleva décadas sin tren. Doblemente abandonada, mientras en el pacto con Vox se habla mucho de la España vaciada andaluza. Pues aquí la tienen, esa España vaciada andaluza de la que ustedes hablan, con nombres y con una petición concreta. Porque el problema ferroviario andaluz no puede quedar en un simple cruce de reproches con el Ministerio de Transporte. Al Estado, Adelante Andalucía le va a exigir lo suyo, por supuesto. A la Junta, que use sus propias competencias para proteger la movilidad del territorio. La manifestación del pasado sábado en Linares-Baeza lo dice todo. Aquella estación llegó a tener 260 circulaciones diarias, y hoy las plataformas denuncian el deterioro del servicio, y la línea Linares-Baeza-Moreda-Granada sin un solo viajero. Nadie impide elegir entre mercancías y viajeros, sobre todo cuando el primer puerto de mercancías de España tiene una de las cuotas ferroviarias más bajas de Europa, pero lo que no se acepta es modernizar el corredor para las mercancías y, mientras, obligar a los viajeros a acabar en un autobús que funciona regular.

Permítanme ahora volver a mi comarca, ya he dicho que soy del Campo de Gibraltar. Allí llevamos demasiados años hablando de movilidad, sin una alternativa real al coche y una congestión crónica de la A7 y la K34, algo que la Junta reconoce, la propia Junta reconoce en el plan de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar. El 85 % de los desplazamientos en la comarca son dentro del arco de la bahía de Algeciras, y el transporte público representa solo el 4 % de los desplazamientos motorizados. En 2009 se empezó a estudiar un sistema tranviario para el Campo de Gibraltar. En 2020, la propia documentación parlamentaria de la Junta, de su Gobierno ya, planteaba un sistema combinado de tranvías, metros ligeros, cercanías ferroviarias y BRT, el autobús de tránsito rápido. Ahora, en 2023, el plan de transporte metropolitano ya estableció el autobús como medida principal y en abril de este año se ha adjudicado por 466.000 euros la redacción del estudio informativo del autobús de tránsito rápido. Quince años después seguimos estudiando cómo conectamos Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea. Registraremos preguntas, tengo una batería de preguntas sobre todos estos estudios previos, cuyos resultados no están en ninguna parte, los he buscado por todos lados y no hay manera. Y ahora le pregunto: el análisis comparativo que demuestra que es el autobús el que realmente va a solucionar el problema de la comarca, ¿dónde está? Si lo han comparado con el tranvía y el metro ligero, por favor publiquen estos criterios. Y si el estudio concluyera que hay otra solución mejor, ¿está la Junta dispuesta a asumirlo? ¿Qué garantía tiene esta comarca de que llegue, realmente, un plan integral de transporte público que solucione los problemas de movilidad que la misma Junta reconoce? Ustedes hablan, con razón, de puertos, de competitividad, de estrategia, y nosotras, por supuesto, también queremos industria y empleo. Pero preguntamos, ¿para quién estamos construyendo?

Ustedes pueden exigir inversión para que una gran empresa logística reduzca sus costes, pero tenemos que conseguir, también, que una persona de La Línea se desplace por su comarca sin depender del coche. Porque para muchas familias el coche no es una elección, es el precio que pagan porque el transporte público no funciona. Y esto es una cuestión de clase. Quien tiene recursos, resuelve una mala conexión comprándose otro coche. Pero una familia trabajadora tiene que decidir si asume otro seguro, otra gasolina, otra avería. Para nosotras el transporte público no es solo movilidad o medioambiente, es una política de igualdad. Y usted lo ha admitido, es una política de igualdad. Nos queda muy

claro que Andalucía tiene un problema de transporte público. Su partido promete infraestructuras, pero muchas no están funcionando o llegan tarde. Mientras tanto, las familias dependen del coche y ahora Vox presiona para desmontar las políticas que pretenden reducir esa dependencia del coche. ¿Tiene una política propia el PP de movilidad o va detrás de Vox? Porque Vox lleva tiempo haciendo campaña contra las zonas de baja emisión, presentándolas como si fueran un ataque a la gente trabajadora. Su Gobierno ha firmado en el pacto con Vox el compromiso de no promover, financiar, ni subvencionar con fondos propios la creación o ampliación de zonas de baja emisión en los municipios andaluces. Mientras tanto, ¿con qué fondos van a acompañar ahora a los ayuntamientos andaluces que tienen la obligación legal de implantar estas zonas? ¿O la respuesta de esta consejería a la movilidad sostenible urbana va a ser ninguna?

La movilidad sostenible no puede consistir en decirle a la gente trabajadora que deje el coche si no le ofrecen otra forma de moverse. Pero tampoco puede consistir en mantener a toda Andalucía atrapada en el coche, porque Vox no quiere discutir cómo transformamos nuestra movilidad. Señor consejero, ¿va esta consejería a servir para que Andalucía se mueva mejor o, simplemente, para que siga anunciando que se va a mover mejor?

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

Muchas gracias, señora Blanco.

Continuamos el debate. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Vox, señora Sánchez.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero saludar a los miembros de la Mesa, al señor letrado, a todos los integrantes de esta comisión, y dar la bienvenida, por supuesto, al señor consejero y a todo su equipo.

Aprovecho esta primera intervención, como portavoz en la Comisión de Fomento y Movilidad del Grupo Parlamentario Vox en Andalucía, para reiterarle la enhorabuena, señor consejero, en nombre de mi grupo parlamentario y en el mío propio.

También, si me lo permite, la enhorabuena a todos los integrantes de la comisión, porque pensamos, sinceramente, que tenemos en nuestras manos una tarea importante que afecta al día a día de todos los ciudadanos.

Sabemos, señor consejero, que usted es conocedor de primera mano de esta consejería, pero también y, por supuesto, que a nivel profesional usted conoce perfectamente la realidad de los asuntos que vamos a tratar en ella. Hoy conocemos cómo se plantea esta legislatura del Gobierno andaluz y, en concreto, la Consejería de Fomento y Movilidad, y consideramos que esta comisión es muy importante, no solo por el peso que tiene, y usted lo ha comentado, en el presupuesto de la Junta de Andalucía, sino por

la relevancia de las competencias que tratamos para la ciudadanía, en general, y también para nuestro tejido empresarial, para el turismo, para los sectores que desarrollan toda nuestra región.

Está en nuestras manos, señor consejero, aprovechar esta legislatura para mejorar la gestión, usted lo ha comentado, y dejar atrás políticas relacionadas con los aspectos negativos de la Agenda 2030 que perjudican a los ciudadanos, porque existen. La apoyaremos, sin duda, desde Vox, en todo lo que sea de sentido común, y le pedimos sensatez y realismo, así como una línea estratégica definida.

Desde Vox va a tener la mano tendida para que Andalucía mejore y, desde Vox, haremos propuestas que vendrán de las reclamaciones de los ciudadanos, pero también de todos los sectores implicados. Venimos a aportar nuestro conocimiento y experiencia, y a dar voz a todos los andaluces, nos hayan votado o no.

Señor consejero, para ello tenemos que reconocer los problemas que hoy padece Andalucía, que son muchos. Y muchos de ellos, además, originados por el abandono del Gobierno de España, no digamos en los últimos ocho años. El nefasto estado de nuestros trenes y carreteras, como la AP4 en Cádiz, o la insistente conexión con el puerto de Motril. Gravísimo. Son cuestiones que nos afectan a todos, desde el trabajador que tiene que desplazarse cada día, como a los vecinos, a los turistas y, por supuesto, al desarrollo económico de Andalucía. Del Gobierno de Sánchez no esperamos nada más que desprecio a nuestra tierra. Ha sido evidente. Pero usted tiene en su mano una serie de competencias de las que esperamos una buena gestión para, precisamente, contrarrestar los ataques y este maltrato al que nos ha sometido el PSOE. Lo que más nos preocupa a este grupo parlamentario —y eso marcará nuestra línea de trabajo y de colaboración con ustedes— es mejorar la gestión y la eficiencia de la consejería, ejecutar las infraestructuras pendientes, disminuir los plazos de terminación de las obras de interés, disminuir la burocracia para cualquier trámite ciudadano y conseguir vertebrar de verdad Andalucía, porque nuestra tierra es eminentemente rural y sí que nos importa. Su despoblación también la podemos combatir desde esta consejería. Pero también nos preocupa —y mucho— el continuismo de políticas anteriores, como las llevadas a cabo por el PSOE durante casi cuarenta años, que llevaron a la ruina Andalucía —los datos, datos son—, y la llegada de políticas del fanatismo climático, que criminalizan a los ciudadanos.

Y le vamos a pedir que juntos hagamos frente al Gobierno de España —al Gobierno de España en lo que supone ataques a Andalucía—, y que defendamos nuestras infraestructuras, el derecho a la libertad de circulación de los ciudadanos. Pero también le animamos a que sea valiente y cambie las políticas heredadas del PSOE y ponga en marcha los cambios que Andalucía necesita en sus infraestructuras y en la movilidad. No estará solo si decide recorrer ese camino, que somos conscientes que no es el más sencillo en muchos temas, pero, desde luego, es el que merecerá la pena.

Y centrándonos en los asuntos concretos que trataremos en esta comisión a lo largo de la legislatura, quiero hacerle algunas reflexiones; no tenemos mucho tiempo, pero algunas sí me gustaría decir.

Usted ha mencionado «estrategia» en varias ocasiones en su intervención. Y me alegra porque, dentro de esa estrategia, consideramos muy importante ese banco de proyectos, que usted ha mencionado y que se creó, que consideramos una herramienta fundamental y que esperamos que se fomente de verdad, para que Andalucía no se quede atrás. Ha mencionado usted el PITMA —el Plan de

Infraestructuras y Movilidad—. Bueno, pues desde Vox, del Grupo Parlamentario de Vox en Andalucía, confiamos en que una de las banderas de este Gobierno, que es facilitar la vida a los andaluces y que lo tenemos clarísimo, pues, que eso pase por no coartarles en su libertad de movimiento, como le he dicho antes, con normativas restrictivas que, en última instancia, conlleven limitar sus opciones laborales, sus proyectos de vida y su capacidad de ahorro. En este sentido, los planes de transporte metropolitano consideramos que son un reto para redondear la estrategia de movilidad pública, medidas fundamentadas en las necesidades de los usuarios, así como el personal, que permite que la mejora del transporte público sea una realidad.

En cuanto a las necesidades de nuevas infraestructuras y mejoras de las existentes, pues también es fundamental. Hay que afrontar inversiones de gran calado, cuyo desbloqueo confiamos en que se acometa en esta legislatura. Y, por supuesto, ante la falta de inversión del Gobierno de España, que es evidente, la Junta de Andalucía pensamos que también tiene que responder y nos tiene que defender. Mejorar nuestra principal vía, la A-92, sin duda; es la vía que vertebra a Andalucía. Pero también hay que considerar, hay que reconocer que hay muchas necesidades en todo el interior del territorio. Es imprescindible no perder los posibles fondos europeos para seguir mejorando esta A-92 y todas las infraestructuras, tan necesarias en Andalucía. Seguir desarrollando la red viaria, mejorarla, ampliarla. La red de carreteras es básica para impulsar la economía, además de conseguir lo que ya hemos dicho en varias ocasiones, de vertebración territorial. Priorizar obras con importantes retrasos —que todavía hay— y actualizar proyectos que llevan años en los cajones. El estado de mantenimiento y necesidad de nuevas plataformas reservadas, intercambiadores de transporte, estaciones...; un etcétera de actuaciones que nos tocará afrontar. ¿Y qué decimos del estado de nuestras carreteras? Ese mantenimiento adecuado y esa seguridad vial, que le aseguro que consideramos importantísima y necesaria.

Usted ha mencionado los contratos de conservación, que son fundamentales y que, de verdad, tenemos que hacerles —consideramos— un seguimiento profundo. Hay que garantizar esa seguridad vial de quienes transitan nuestras carreteras, porque implica la mejora constante de las vías, aplicando estas mejoras de manera progresiva a toda la red. Y siendo conscientes de las limitaciones que tiene el presupuesto, le pedimos que sea una de sus prioridades.

Y en cuanto a transporte, pues si hablamos de seguridad vial, hay que hablar también del transporte ferroviario. Hoy, los andaluces siguen cogiendo con miedo los trenes por culpa de, si no el peor, uno de los peores ministros que hemos tenido en la historia de España, que es Óscar Puente. No podemos olvidar a Adamuz aquí, en Andalucía, y las cuarenta y seis vidas que se perdieron en un accidente que se podría haber evitado y en el que todo apunta a que fue responsabilidad de la negligencia y la corrupción del Partido Socialista. Y esta misma semana salía, además, aún más información, que sigue confirmando lo que todos sospechábamos desde el primer momento: la tragedia de Adamuz tiene responsables que siguen, a día de hoy, en el Gobierno.

Andalucía está abandonada por el Gobierno de Sánchez. Pero están en nuestra mano, pensamos, dos aspectos fundamentales para nuestra economía: el desarrollo de los puertos pesqueros y las áreas logísticas de Andalucía —usted también ha hecho referencia a eso—. Para Vox es fundamental escuchar a nuestros pescadores, conocer de primera mano sus necesidades reales. Y las áreas logísti-

cas son igualmente importantes, tanto para el desarrollo comercial de nuestros puertos como del resto de la industria de Andalucía, que ya está suficientemente castigada. Para el desarrollo económico de Andalucía hay que aprovechar —y también lo ha comentado usted— su situación geográfica en el sur de Europa. Pero también tenemos que poner una prioridad: nuestra industria tiene que abrirse al mundo. Y, para eso, no solo nosotros tenemos que hacer ese esfuerzo en las áreas logísticas, sino que tenemos que hacer grandes exigencias al Gobierno de España. Podríamos hablar de cada una de las áreas logísticas, que usted ha mencionado y yo no voy a repetir.

Tenemos muchos retos por delante, señor consejero. Y desde Vox haremos de altavoz de las demandas de los andaluces. Y esperamos, de verdad, que atienda con la atención que se merece.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

Muchas gracias, señora Sánchez.

Continuamos ahora con la portavoz del Grupo Socialista.

Señora Arrabal, tiene la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias, presidenta.

Señor consejero, bienvenido a esta comisión.

Y le deseo mucho acierto en su gestión, porque irá en beneficio de nuestra comunidad autónoma y de los ciudadanos.

Llevamos ocho años en los que la política de fomento y movilidad de nuestra tierra ha estado marcada por el titular fácil, el anuncio recurrente y la publicidad por encima de la realidad y, sobre todo, la falta de transparencia. Esperamos, consejero, corrijan esta línea de trabajo en su anunciada línea continuista de trabajo.

Miren, la primera línea general de este nuevo tiempo la han escrito ustedes con el decreto de reestructuración de la consejería, un decreto que mutila este departamento y elimina de su denominación, de sus competencias, a la vivienda y a la ordenación del territorio. ¿Sabe qué significa esto, señor consejero? La enmienda a la totalidad de su propio modelo. Tras ocho años de vender las bondades de la macroconsejería, advierten..., admiten implícitamente su fracaso, al haber sido incapaces de dar respuesta a los grandes retos de Andalucía: el acceso a la vivienda, la articulación de nuestro territorio y la movilidad sostenible.

Centrándonos en las competencias que mantiene su consejería, quiero dedicarle algunos minutos al PITMA —al plan de infraestructuras—. Usted ha dejado deslizar por ahí que tiene un grado de ejecución importante. Nos lo vendieron como el Plan de Infraestructuras y Transporte y Movilidad, como la gran

panacea, dotada de 7.766 millones de euros. Transcurridos casi cuatro años desde su aprobación, el PITMA se ha quedado en papel mojado —ya lo advirtió el Partido Socialista—, un simple papel mojado.

Mire, consejero, no lo dice el Partido Socialista, lo dice la Cámara de Cuentas. En el 2024 identificó a la Consejería de Fomento entre las consejerías con menor grado de ejecución presupuestaria. Siendo generosos, rondaba el 60 % de ejecución. Señor consejero, ¿cuántos millones han dejado, ustedes y su gran planificación, de ejecutar en estos últimos años? Porque usted habla de la planificación de la herencia. Y le digo yo desde aquí, desde hoy, que, después de ocho años, ya no puede hablar de la herencia, porque la herencia es suya. Ya no puede hablar de una herencia del Partido Socialista, hable de su propia herencia. Y ahora lo vamos a ver.

¿Cuánto ha dejado de ejecutar en los últimos años? ¿Unos mil millones de euros? Puede ser, ¿no? Pero no basta con presumir del mayor presupuesto de la historia —que eso es cierto, consejero—. Luego, si no se ejecuta —que también es cierto—, no obtenemos los resultados deseados. ¿Cuántos, consejero, de esos 7.766 millones de euros están realmente ejecutados a septiembre de 2026? Porque es imposible que ustedes estén ni siquiera al cincuenta por ciento —que es más o menos lo que sería normal— porque presupuestariamente no han tenido la capacidad de ejecutar tres mil millones de euros. Por lo tanto, es imposible que ustedes estén al ochenta por ciento de ejecución, como usted ha venido hoy aquí a decir. Su grado de cumplimiento real dice que los proyectos estrella siguen atrapados en estudios de viabilidad o en maquetas electorales. Miren ustedes su gran programación. A su gobierno se le llena la boca, consejero, cada vez que se habla del gran nodo logístico del sur de Europa. Pero vamos a ver cuál es la realidad. En San Roque, el área logística llamada a oxigenar al puerto de Algeciras sigue acumulando retrasos en la urbanización del sector 2. En el puerto seco de Antequera llevan años vendiendo maquetas, mientras la conectividad intermodal avanza a paso de tortuga. En Majarabique, Sevilla, en Níjar, en Jaén, el suelo logístico prometido está paralizado. Y en Granada, donde acaban de anunciar un nuevo nodo logístico, lo único que han puesto sobre la mesa es otra nota de prensa, sin un solo euro ejecutado en las cuentas de la Junta.

Y frente a este abandono logístico y al papel mojado del PITMA, ¿cuál ha sido su agenda desde que asumió el cargo en julio, señor consejero? Usted ha tenido agenda de julio a hoy, ¿verdad? Pues pasear por algunas provincias de foto en foto para vender un plan de asfaltado, que llaman histórico, de 151 millones de euros, cuyas partidas venían ya consignadas en el presupuesto de 2025, dinero reprogramado para afrontar también daños de las borrascas. Pero no intente actuar como si acabase de desembarcar en este Gobierno, porque usted lo ha dicho, ha sido viceconsejero y forma parte de todo lo que se ha estado haciendo estos últimos años, desde el 2020. Si hoy tenemos más de mil kilómetros de la red autonómica degradados, que es lo que dicen que van a reparar con el plan de asfaltado, precisamente ha sido por la falta de conservación ordinaria que usted mismo ha gestionado como viceconsejero durante un lustro.

También vamos a hablar de los daños de la borrasca, porque, miren, ya han pasado siete meses y usted ha reconocido hace unos días haber terminado 3 actuaciones de 45, o sea, ha ejecutado un 4,5 %. Hombre, por favor. Pretender tapar cinco años de abandono con un reasfaltado de urgencia a destiempo

es una falta de respeto a los andaluces. Y no nos diga que no había dinero, porque, como hemos dicho, dinero había. Lo que no ha habido ha sido ejecución presupuestaria.

El ejemplo más sangrante. Mire usted, los fondos europeos extraordinarios. Anunciaron cien millones de euros de fondos europeos para la A-92. Señor consejero, ¿está la A-92 terminada y renovada rotundamente? ¿Terminada del todo? Va a ser que no. ¿Saben por qué no? Porque en ese plan de asfaltado, de esos 151 millones de euros del 2025, van a hacer ahora algunas actuaciones que ustedes se comprometieron en el 2020. Ostras, esto es una planificación a cinco años vista. Ustedes planificaron a cinco años vista. Pues ahora en ese plan de asfaltado meten ustedes la A-92 que dejaron de ejecutar con fondos europeos. O sea, una cuarta parte de ese plan de asfaltado es carencia vuestra, que dejaron de ejecutar con fondos europeos al menos 34 millones de euros. Vienen ahora con esos 151, pues, mire usted, a hacer lo que no hicieron en su momento.

Usted se pasea con un plan de asfaltado con el presupuesto del 2025. Dice que ha pasado de los estudios a la acción. Claro, ahora están ejecutando lo del 2020, lo que se comprometieron en el 2020. Perfecto. Pero nosotros también queremos saber si ha pasado de la acción a la finalización, a la ejecución. O usted va a tener el mismo *modus operandi* de su antecesora: anuncio, anuncio, foto, confrontar con el Gobierno de España y poco más. Hay una gran diferencia entre anunciar y ejecutar.

En la segunda intervención entraré en actuaciones pendientes, consejero, porque son muchas. ¿Y sabe algo que es también muy importante? La seguridad vial. En la A-393 Arcos-Espera, el 25 de agosto, la Junta anunció una actuación de cinco millones de euros. Han tenido ustedes que esperar a que haya un nuevo accidente trágico para anunciar esta inversión. ¿O esta inversión acaba de llegar? ¿O estaba planificada? Es que no es la primera vez que la anuncian. Entonces, usted habla de planificación, habla de modernización, de tecnología. Que ustedes llevan ocho años ya aquí, que no acaban de llegar. Anuncio que llega después de un nuevo accidente mortal en esa carretera.

Ustedes han rechazado en este Parlamento todas las iniciativas del Grupo Socialista, la mayoría. Le da igual que sean para beneficiar a la mayoría de los ciudadanos. Votan en contra de crear un fondo extraordinario de conservación y mantenimiento, pues todo lo que no han conservado ahora dicen que es un plan histórico. Votan en contra de la rehabilitación integral de la A-381, de la conversión real en autovías de la A-306 y A-316 en Jaén. Y votan en contra de blindar la financiación de los consorcios metropolitanos de transporte. Aquí usted le ha dedicado buena parte de su primera intervención a los consorcios de transporte. Como yo quería meter iniciativas aparte en esta primera línea, vamos a tener tiempo en estos meses de volver a hablar de eso, de los contratos caducados, que usted ha dicho, de los consorcios de transporte. Pero que le vuelvo a recordar que usted lleva ya ocho años gobernando. No acaba de llegar. Estamos para mejorar la vida de la gente. No rechace por sistema las iniciativas del Partido Socialista, que simplemente vienen recogidas de las reclamaciones ciudadanas y de los usuarios de nuestras carreteras.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Estrella.

El señor ESTRELLA MARTÍNEZ

—Sí, buenas tardes a los portavoces y a los integrantes de esta comisión.

Darles la bienvenida al señor consejero y a todo su equipo que hoy nos acompaña. Y que agradecemos que nos acompañen en esta comparecencia. Y felicitar expresamente al consejero por su nombramiento en una consejería sin duda importante para el progreso y el desarrollo de Andalucía y que cobra especial protagonismo precisamente porque el presidente de la Junta de Andalucía ha sabido apreciar la importancia de dicha consejería para darle el protagonismo, con entidad propia, con consejería propia. Y, por tanto, es algo a aplaudir y que así lo hacemos desde el Grupo Parlamentario del Partido Popular.

Igualmente, consejero, ofrecerle la colaboración del Grupo del Partido Popular para que, a través del diálogo, la participación y la transparencia, sumemos esfuerzos siempre en beneficio de los andaluces. Colaboración que espero y deseo sea compartida por todos los grupos políticos de esta comisión.

Esta es mi primera intervención en sede parlamentaria. Y para mí es un honor hacerlo en esta Comisión de Fomento y Movilidad, con motivo de la comparecencia del consejero, al cual conozco en su trayectoria como gestor público, y de su inicio como director general de Movilidad y después como viceconsejero, con dos consejeras, Marifrán Carazo y Rocío Díaz, a las cuales igualmente nos sumamos desde el Grupo Popular a ese reconocimiento, al trabajo, a la planificación, a la colaboración, a la coordinación y al impulso de las grandes inversiones que Andalucía venía precisando y que se han hecho realidad en los últimos años y que seguirán siendo una realidad en los próximos años.

Agradecer la forma pormenorizada y exhaustiva, y la claridad en lo que ha supuesto exponer las líneas estratégicas de su gobierno, de su consejería. Para el Grupo Popular, que usted asuma la Consejería de Fomento y Movilidad es una garantía, es una garantía para la Consejería, para el Gobierno de la Junta y para Andalucía. Porque hoy comparece en esta comisión no solamente con un balance de gestión, pero un balance de gestión sustentado en realidades. Se ha duplicado el presupuesto de la consejería, de 600 a 1.100 millones de euros. Qué más forma de apostar por el transporte público y por las inversiones que sustentan el transporte público que duplicar el presupuesto de todos los andaluces en ese esfuerzo para llevar a cabo dichas inversiones.

Se ha hablado del PITMA, el 85 % de ejecución para finales de este año 2026. Ojo, el PITMA es el marco 2022-2030. Estamos en el 2026 y ya se ha ejecutado el 85 %. Igualmente, apostar por lo que supone la ampliación y la prolongación de los metros de Málaga, de Granada y de Sevilla, la puesta en servicio del Trambahía de Cádiz, el impulso decisivo al tranvía de Alcalá de Guadaíra y al tranvía de Jaén. Un modelo de tranvía que era inviable, técnica, jurídica y económicamente en el año 2019, cuando se asumió por parte del Gobierno de Juanma Moreno. Y que se ha revertido esa situación y que actualmente está en pruebas y que será inminente su puesta en funcionamiento.

O hacer llegar el transporte público a más de 400.000 andaluces a través del programa Andalucía Rural Conectada. O garantizar el mantenimiento y la conservación con suficiente financiación en lo que supone la red de conservación de carreteras de Andalucía. O igualmente, el trabajo que se ha llevado a cabo para dar respuesta a los daños con motivo del tren de borrascas, gracias al Plan Andalucía Actúa, de 270 carreteras que se vieron perjudicadas como consecuencia de ese tren de borrascas, hoy,

al día de la fecha, solamente cinco permanecen cortadas como consecuencia de la gravedad de los daños producidos en sus infraestructuras.

Casi 300 millones de euros se van a invertir en la reparación de dichas carreteras, de las cuales ya se han ejecutado 114 millones de euros.

O también el seguir trabajando para que Andalucía sea la gran plataforma logística del sur de Europa.

Es una garantía, por tanto, que usted asuma la Consejería de Fomento, también por el conocimiento y la experiencia acumulada, que va a permitir dar continuidad e impulsar todas las infraestructuras que ha expuesto en su exposición dentro de las líneas estratégicas de su consejería.

Pero también es una garantía usted para la consejería por su indudable capacidad de trabajo y su vocación de servicio público.

Miren ustedes, no es lo mismo cuando uno valora el trabajo de una persona, no es lo mismo cuando uno asume la gestión pública con el viento a favor, con financiación, con presupuesto y con proyectos para ejecutar, no es lo mismo que cuando se hace con una mochila cargada de pesados incumplimientos, de reivindicaciones históricas nunca atendidas, sin presupuesto y con una losa en forma de sentencias millonarias a las que hacer frente. Y esa fue la herencia recibida por el Gobierno de Juanma Moreno y por el ahora consejero de Fomento y Movilidad.

Y, precisamente, pese al tiempo transcurrido, hoy podemos ver cómo los que ahora predicaban tuvieron 37 años para dar trigo y no lo hicieron. Los que ahora reivindican infraestructuras, carreteras, puertos y áreas logísticas son los mismos que durante 37 años se olvidaron de ellas. Y son los que ahora, con vehemencia, exigen todo tipo de inversiones, son los mismos que niegan a Andalucía la financiación necesaria, practicando la discriminación y la asfixia económica, instalados en el «cuanto peor para Andalucía, mejor para sus intereses partidistas».

Pero eso es lo que hace que hoy sigamos hablando de herencia, porque ha costado y cuesta todavía esa herencia que ha lastrado y sigue lastrando, en gran medida, la acción del Gobierno.

No podemos olvidar que fue imposible invertir ni una sola inversión nueva en el 2019 con un presupuesto prorrogado del 2018. No podemos olvidar los cientos de millones de euros que se han tenido que pagar como consecuencia de las sentencias judiciales cosechadas por el Gobierno del Partido Socialista. No podemos olvidar el recorte brutal en la conservación de carreteras. Señorías, en 2008 había 200 millones de euros; en 2018, 85 millones de euros, 114 millones de euros menos para conservar las carreteras, incidiendo abiertamente en la seguridad vial de forma negativa.

Y, por tanto, nos sorprende que ahora algunos se rasguen las vestiduras aludiendo a los problemas con la conservación, cuando se ha triplicado casi el presupuesto en conservación de carreteras. No podemos olvidar que nos encontramos, o que se encontró el Gobierno de Juanma Moreno, todas las concesiones para la conservación de carreteras, caducadas, con un gran quebranto económico para las empresas concesionarias y también perjudicando la inseguridad jurídica de dichas concesiones.

No podemos olvidar la caducidad de la práctica totalidad de las concesiones para la prestación del servicio de transporte público. Algunas de ellas, quince años caducadas, con el deterioro que eso ha supuesto para el servicio público del transporte en Andalucía.

No podemos olvidar —y hacía alusión el portavoz de Adelante Andalucía— que ha habido municipios a los que se les ha negado incorporarse a las áreas metropolitanas porque estaban caducados y guardados en el cajón los planes de transporte metropolitanos formulados en los años 2013 y 2014, y escondidos en los cajones por los anteriores gobiernos socialistas.

Luego, por tanto, esa herencia todavía lastra, porque en las intervenciones se ha hecho alusión a las consecuencias de esa herencia. Y, sin embargo, pese a esa herencia, el compromiso y determinación del presidente Juanma Moreno ha hecho que tengamos una consejería con un especial protagonismo, una consejería que invierte, una consejería a través de la cual se propicia la vertebración territorial en nuestra comunidad autónoma, una consejería que genera oportunidades de desarrollo y que crea espacios atractivos que están haciendo que Andalucía sea el territorio de toda España que más inversión extranjera capta, una consejería que es palanca para el impulso económico, una consejería que es un instrumento eficaz para la cohesión social, una consejería al servicio de las personas.

Cada euro invertido por la Consejería de Fomento y Movilidad en una carretera, en un metro o en un tranvía, tiene el nombre y apellido de un andaluz al que se le facilita la vida, al que se le permita acceder a los servicios públicos en las mejores condiciones, al que se le facilita emprender y al que se le facilita quedarse en el municipio que le vio nacer. Una consejería en suma que cohesiona y que iguala en derechos y, por tanto, especialmente en los municipios más pequeños.

Pero, señorías, para mantener ese protagonismo de esta consejería no solamente es necesario e importante el compromiso año tras año y el esfuerzo presupuestario del Gobierno de la Junta de Andalucía. Es muy importante que aquí —y ya se ha dicho— elevemos la voz y seamos el altavoz de lo que supone la exigencia para que, a la vez que pedimos más inversiones, a la vez que pedimos más infraestructuras, lo hagamos exigiendo al Gobierno de España lo que supone un modelo de financiación que evite que perdamos 1.500 millones de euros al año, como venimos perdiendo. No podemos permitir en esta comisión —y tenemos que ser todos altavoces— que se vaya a aprobar un nuevo modelo de financiación pactado con Cataluña, donde Andalucía va a perder 2.000 millones de euros. No podemos permitir un nuevo modelo de financiación, pretendido por el Gobierno de España, donde cada andaluz vaya a recibir 244 euros menos que un catalán.

Por tanto, en esta comisión planteemos iniciativas, planteemos inversiones, pero también alcemos la voz y exijamos la financiación que, como andaluces, nos merecemos. Ni más ni menos la que nos merecemos como andaluces, por parte del Gobierno de España.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Estrella.

Continuamos...

Continuamos, señorías, continuamos... No sé por qué se está cortando el micrófono.

Continuamos, señorías, con el debate y continuamos. Tiene la palabra el señor consejero de Fomento y Movilidad, por un tiempo máximo de 15 minutos.

El señor MUÑOZ-ATANET SÁNCHEZ, CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD

—Gracias, presidenta.

Bueno, voy a responder rápidamente las principales críticas de las que he podido tomar nota y luego continuaré con lo que tenía apuntado.

Al señor Alba, en fin, le quería responder que las competencias en cercanías son del Estado, como usted bien sabe. Las competencias en materia de cercanías ferroviarias son del Estado. Precisamente esta consejería ha reclamado en multitud de ocasiones la necesidad de mejorar los servicios ferroviarios, las infraestructuras. Es más, hemos hecho hasta trabajos y estudios para el ministerio, se los remitimos. Hicimos el estudio para la puesta en servicio de un cercanías en el Bajo Andarax. Se lo remitimos al ministerio en 2019. En 2020 también se lo mandamos otra vez, y no hizo absolutamente ni caso. También hicimos recientemente un estudio informativo de la conexión ferroviaria de Santa Justa con San Pablo y se lo hemos remitido recientemente, en el año 2024.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Permítame, consejero.

Perdón, le voy a rogar, por favor, a todos los miembros que nos escuchemos unos a otros, porque es que si no, no se nos oye. Venga, muchísimas gracias.

Continuamos, consejero.

El señor MUÑOZ-ATANET SÁNCHEZ, CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD

—Gracias, presidenta.

Como digo, también el estudio Santa Justa a San Pablo se lo remitimos al ministerio, como una competencia autonómica. Y, bueno, ellos lo han recibido, pero tampoco han hecho mucho caso de nuestra aportación.

Hemos reclamado el tren litoral, por ejemplo, en Málaga, en la zona de Málaga, de Cádiz y toda la costa granadina también, la necesidad de implantar un tren litoral. Y el ministerio incluso se queja cuando nosotros, en los planes de transporte metropolitano, que ahí hablamos de la movilidad, de toda la movilidad, avanzamos y analizamos un poco las competencias y la vinculación que tienen los servicios ferroviarios con el resto de modos de transporte. Pues, se molestan y nos dicen, mediante informes, que tenemos que extraer y no trabajar ni hacer ninguna propuesta en materia ferroviaria, porque no es competencia de la Junta de Andalucía.

Entonces, comparto su criterio absolutamente de que el servicio de Cercanías y el ferroviario en Andalucía, y en España en general, es bastante mejorable.

Me dice que no se han ampliado los consorcios. Pues, mire usted, los consorcios —información, ¿vale?— antes eran 174 municipios los que estaban adheridos a los consorcios metropolitanos de transporte. Ahora mismo ahora son 258 municipios. Hemos subido en 800.000 habitantes. Supone un incremento del 48 % de los municipios con respecto a antes. ¿Y esto, cómo se ha hecho? Pues, se ha

cve: DSCA_13_024

hecho llevando a cabo todos los planes de transporte metropolitanos. Nos queda solamente Sevilla. Cuando llegamos aquí solamente había un plan de transporte metropolitano que se hizo en 2006, y este Gobierno ha empezado a trabajar desde 2019. Y, finalmente, hemos conseguido aprobar ocho planes de transporte metropolitano. Y eso nos ha permitido aumentar las áreas metropolitanas y los municipios adscritos a los consorcios, que coincido con usted en que todos tienen derecho a un mejor transporte.

Con respecto a la despoblación del interior, pues también estamos preocupados. Por eso, desde el año 2020 pusimos en marcha el Plan Andalucía Rural Conectada, que sirve con taxis a 380.000 habitantes en más de cien municipios. Son servicios que damos con taxis y nosotros somos los que pagamos la diferencia entre lo que costaría el billete de autobús y el coste del taxi. También el Plan Estival de Transporte al Litoral, que es un plan muy interesante y que lo que hacemos en verano, a estas personas que están en los municipios del interior, para evitar que tengan que ir en coche a la costa, pues les ponemos un servicio en autobús, servicio nuevo que se pone durante el mes de agosto, para que puedan acceder a la costa. Y hemos atendido en este verano, creo recordar que eran, no recuerdo el número, pero..., no recuerdo el número.

Con respecto al incremento del modelo desequilibrado, a la necesidad de incrementar el transporte, los viajeros. Pues mire, ahora mismo estamos en 77 millones de viajeros en los primeros seis meses en el transporte competencia autonómica. En el año 2018 había en todo el año, los doce meses, 74 millones. Ahora mismo, en seis meses estamos en 77 millones. O sea, que vamos a duplicar. La previsión es que a final de año tengamos 150 millones de viajeros. Tan mal no lo estaremos haciendo, evidentemente todo es mejorable, pero tan mal no lo estaremos haciendo cuando estamos multiplicando por dos el número de viajeros en transporte. Sin embargo, el Estado, en cercanías, ha perdido dos millones de viajeros en Sevilla, un millón de viajeros en Málaga, en cercanías, por lo cual entiendo que no se puede decir lo mismo.

Con respecto a la financiación, más financiación, pues, mire usted, en el 2018 teníamos 600 millones de euros, digamos las competencias nuestras que tenemos ahora, ahora mismo tenemos 1.100 millones de euros en lo que es inversión en infraestructura y en política de transporte. Y en los consorcios igual, en el consorcio hemos pasado de 78 millones de euros en 2018 a 182 millones de euros en el presupuesto de 2026, hemos multiplicado por 2,4. Con respecto a la VTC, nuestro objetivo, evidentemente, es buscar un equilibrio entre los dos modos de transporte. Y así, además, están funcionando de una forma equilibrada. Y, vamos, ahora mismo tanto el taxi como la VTC están funcionando sin ningún tipo de quejas, ningún tipo de problema.

Con respecto a la señora Blanco, que también ha hecho algunas matizaciones con respecto al autobús interurbano, pregunta que cuándo se van a activar las nuevas concesiones. Pues el objetivo es que a final de año estén ya todas con los contratos en vigor y se pongan todas en servicio.

Posible pérdida de financiación de las líneas del metro. No hay ninguna pérdida de financiación del metro de Sevilla. El metro de Sevilla está cumpliendo rigurosamente los plazos y estamos avanzando con la financiación que tenemos, la financiación europea y también participación del Estado. Y no hay ningún tipo de demora en la ejecución de las obras del metro.

El tranvía Jaén, que hemos tardado mucho, bueno, estuvo diecisiete años paralizado, ¿no? Y hoy es una realidad. Hoy están circulando los trenes, los tranvías de Jaén, desde las ocho de la mañana hasta las veinte horas, formando a conductores. ¿Y eso cómo lo hicimos? Pues eso lo hicimos remangándonos y trabajando. O sea, nosotros nos fuimos a hablar con el alcalde y dijimos: oye, en lugar de..., en fin, otros gobiernos no querían condonar la deuda, no querían asumir el coste de financiación del tranvía. En fin... Nosotros asumimos el 75 % del coste de déficit de explotación del tranvía, el 75 %, cuando los otros gobiernos no querían asumir absolutamente nada. Nosotros nos hemos quedado con el material móvil, cuando los otros gobiernos no querían quedarse con el material móvil. Nosotros hemos adelantado la obra y hemos construido y hemos pagado ocho millones y medio, hemos adelantado la puesta a punto de todo el servicio y hemos licitado toda la explotación, que son treinta y siete millones de euros. En fin, yo creo que no se puede decir que nosotros no..., son infraestructuras, en fin, que tienen mucho trabajo, mucha tramitación, pero no se puede decir que no se ha trabajado y no se está avanzando, porque, como digo, el tranvía está ahora mismo en pruebas en Jaén.

Con respecto a la conexión Almanzora-Baza, pues tenemos en redacción el tramo Olula-Fines, ahora mismo en redacción, por lo cual continuaremos con ese eje viario.

Con respecto al BRT de Algeciras, pues se introdujo en el plan de transporte metropolitano, se estudió en el plan de transporte metropolitano, que participan los ayuntamientos, la sociedad civil, el sector, en fin. Y luego licitamos el anteproyecto, que está ahora mismo en redacción, y va a ser una infraestructura absolutamente independiente de la infraestructura viaria que hay actual, por lo cual el estudio informativo concluyó que el modo de transporte más óptimo para el número de viajeros que se prevé movilizar en ese arco es un BRT, y por eso estamos trabajando y estamos avanzando en ello.

Con respecto al tema de nuestra implicación en las zonas metropolitanas relativas al transporte, pues ya lo he dicho, hemos aprobado ocho planes de transporte metropolitano, donde se estudia y se planifica la movilidad, digamos, a largo plazo, de la mano de los ayuntamientos y de la mano de todos los usuarios.

Con respecto a la señora Arrabal, comunicarle que dice que mutilamos la consejería al quitar vivienda. Bueno, en fin, hay una consejería expresa de vivienda, precisamente para que atienda esa materia.

Con respecto al PITMA, la ejecución, pues el PITMA anterior eran 1.328 millones de euros. El PITMA actual son 7.776 millones de euros. De los 7.776 le he dicho que hay más de 3.600 millones ejecutados. Eso es un 83 % de lo planificado. La planificación que teníamos, los 3.600 corresponden con un 83 % de la planificación hasta ese momento. La ejecución planificada de los planes anteriores no llegó al 50 %. Sin embargo, nosotros ya estamos al 86 %.

Con respecto a las áreas logísticas, pues la verdad que, por ejemplo, la logística Antequera, que estaba absolutamente abandonada, aprobamos el plan especial, aprobamos el proyecto de urbanización, licitamos la obra, la construimos y la inauguramos, el puerto seco de Antequera. Y ahora se está trabajando en la fase II. En bahía de Algeciras tenemos el proyecto de urbanización en redacción de la fase II y la fase III, en San Roque. En Níjar-Majarabique, también estamos avanzando, cuando los otros gobiernos solamente se dedicaron a comprar el suelo, absolutamente. Majarabique está licitado, recientemente. Lo hemos licitado antes de verano, en la obra de Majarabique. Y Níjar está pendiente del plan especial que estamos trabajando con el ministerio, con el tema de carretera.

Y, bueno, rápidamente le comento algunas cuestiones relativas a las actuaciones que vamos a poner en marcha en las distintas provincias.

En Almería tenemos compromisos en materia de movilidad, con la integración del AVE en la capital, colaborando con la financiación y el seguimiento de las obras, que hemos multiplicado por tres la participación en Almería, con 48 millones de euros en el AVE. También vamos a reforzar el transporte público. Vamos a continuar con la ruta área Almería-Sevilla. La movilidad activa también, que vamos a hacer el carril bici previsto entre la organización Roquetas de Mar y El Ejido. En carreteras vamos a hacer el doble de la A1051-R4. También mejora de la seguridad vial en Berja y Garrucha. En el banco de proyectos, pues también vamos —como le he dicho antes—, estamos trabajando en Olula del Río-Fines, en la conexión de la Autovía del Almanzora. El acceso Norte Almería desde la A7.

En materia portuaria modernizaremos instalaciones en Garrucha, Adra, Roquetas, Carboneras, y culminaremos la nueva conexión de Almerimar. Y, además, impulsaremos el área logística de Níjar, como ya le he comentado.

En la provincia de Cádiz, el BRT de Algeciras a La Línea, conectando Los Barrios, San Roque y Campo de Gibraltar, con Gibraltar realizaremos el Gemelo Digital del Trambahía.

En carreteras, el desdoblamiento y la vía ciclopeatonal de la A491, que es el de El Puerto de Santa María a Rota, el tramo de la autovía que queda. La rehabilitación del A480, entre Jerez y Sanlúcar. En el banco de proyectos, el estudio del A471 entre Las Cabezas de San Juan y Sanlúcar de Barrameda, que se ha ejecutado durante este verano, hemos estado haciendo aforos allí. O la A384 entre Arcos y Bornos.

En materia portuaria, culminaremos la renovación del dique e iniciaremos la ampliación del muelle pesquero en el puerto de Bonanza. Además, mejoraremos la instalación del puerto de Conil y culminaremos las fases II y III del área logística de bahía de Algeciras, como ya le he comentado.

En Córdoba, daremos continuidad a la renovación de la estación de autobuses de Córdoba. En carreteras, seguiremos trabajando en la fase I de la ronda norte, en la mejora de la carretera de Valsequillo también. Avanzaremos en la ronda noroeste de Pozoblanco. Y en el banco de proyectos, la variante de Cabra; la Autovía del Olivar; el incremento de capacidad y vialidad de la A306, entre El Carpio y Cañete de las Torres; la mejora de la A318, Puente Genil, Ribera Baja; el área logística, principalmente la logística del Higuerón, la segunda y tercera fases.

En Granada, tiene sobre la mesa compromisos de enorme calado, como mejorar el servicio del metro de Granada, la prolongación sur del metro de Granada hacia Las Gabias y Churriana. Y concluiremos el plan director, que definirá el futuro de esta infraestructura. Impulsaremos la integración del ferrocarril en la ciudad, mediante el convenio con Adif y el Ministerio, y promoveremos el [...] norte de Granada. Y en materia de movilidad activa, en Granada también, concluiremos la vía ciclista peatonal de Armilla-Alhendín.

En materia de carreteras, culminaremos el acceso a Sierra Nevada y la conexión de La Alpujarra granadina con la A-44 por Lanjarón. También ejecutaremos la reparación del puente de Pampaneira, la ampliación de la A-325, Fonelas A-92. Dotaremos al banco de proyectos con el aumento de capacidad de la A-308 entre Iznalloz y Darro, o la conexión de la segunda circunvalación de Granada y el CITAI de Escúzar y la variante de La Malahá.

En materia portuaria, facilitaremos las iniciativas privadas de Almuñécar y Motril. Impulsaremos la declaración de interés autonómico del área logística de Granada. Y en Huelva, en materia de movilidad, terminaremos la vía ciclista que conecta la estación de autobús y la estación del ferrocarril.

En materia de carreteras, culminaremos el tercer carril del BUS-VAO, Almonte-El Rocío. Y ejecutaremos el acceso a Aljaraque de la A-49.

Y en el banco de proyectos se incluirá la segunda fase del carril BUS-VAO, desde El Rocío hasta Matalascañas. Mejora de la conexión Isla Cristina y la A-49.

En materia de movilidad, en Jaén se pondrá en marcha el tranvía, como ya hemos comentado. Promoveremos la mejor solución para la estación intermodal. Seguiremos impulsando la línea Vadollano-Linares.

Y en carreteras, el tramo de autovía Arroyo Salado-Martos y la autovía del Olivar; la mejora de la A-315, 319 y 317. Ejecutaremos la nueva conexión de Santa Ana con la A-403 y los polígonos industriales de Alcalá la Real. Y también en el banco de proyectos se integrarán actuaciones de ampliación de la A-306 y la A-311. Y continuaremos también avanzando con la autovía del Olivar en el banco de proyectos.

Desde Málaga, encaramos también actuaciones importantes: el intercambiador de San Pedro Alcántara, de Nerja, Antequera, Torremolinos. El metro de Málaga, ejecutaremos la prolongación subterránea. Y avanzaremos los estudios del futuro de Málaga y licitaremos el proyecto constructivo. En materia de carreteras, para la ampliación del eje Málaga-Ronda-Campillos, culminamos el tramo Casapalma-Cerralba y daremos continuidad.

En fin, un sinfín de actuaciones, tanto en...

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias, consejero, señor consejero.

Continuamos, señorías, con el debate de nuevo. Tiene la palabra, en este caso, el portavoz del Grupo Por Andalucía, señor Alba.

El señor ALBA ARAGÓN

—Sí. Muchas gracias, señor consejero, por sus respuestas.

Pero quiero matizar un par de reflexiones además, y escuchando algún que otro grupo, y algunos elementos que creo que son importantes. Además, lo voy a intentar hacer incluso en menos de tiempo; rápido.

Lo primero, una reflexión y una pregunta, porque me preocupa, sobre todo por el pacto de Gobierno que hay actualmente en Andalucía, y, evidentemente, los consejeros y la parte del Gobierno no se eximen de ese acuerdo. Me ha llamado la atención algo que le ha transmitido la portavoz de Vox, señor consejero. La portavoz de Vox, lo primero que ha hecho es —y lo entiendo en ese acuerdo— darle la enhorabuena en las líneas estratégicas que han marcado. Perfecto.

En segundo lugar, la portavoz de Vox ha cuestionado la Agenda 2030 como criterio, como criterio. Y eso es una enmienda a la totalidad de muchos de los elementos estratégicos que usted nos ha traído aquí.

En tercer lugar, la portavoz de Vox ha dicho «juntos frente al Gobierno de España», evidentemente. Y eso, al final, más allá de la batalla ideológica, cultural o de..., hay un elemento de fondo que es importante ahí, en esas palabras de Vox, que determinan después la acción de Gobierno, que es: «vamos a ocultar los problemas, ya que estamos aquí, ya que hemos llegado al Gobierno, y vamos a entrar en la permanente confrontación».

Pero le ha dicho algo, en cuarto lugar, que me llama más la atención, y ahí viene la pregunta. Le ha dicho, después de cuestionar la Agenda 2030 y después de decirle, «y vamos a ir juntos frente al Gobierno de España», le dice: «con estos criterios no estarán solos —le ha dicho—, no estarán solos». Y esa es mi pregunta: en ese acuerdo de Gobierno, donde líneas estratégicas que usted ha marcado hoy aquí —sostenibilidad, cohesión social, cuidado del medioambiente, la cuestión del cambio climático (ojo, que la reconoce ya hasta el propio Moreno Bonilla)—, ¿qué relación existe ahí, en la agenda que se va a poner en el Gobierno, cuando empiece a ejecutarse, con los elementos que Vox os está poniendo y en el chantaje que os ha puesto hoy aquí, con el «no estarán solos si se cuestiona todo esto»? Es decir, si al final esas líneas estratégicas os las tumbarán de alguna manera en los elementos que tienen que ver con sostenibilidad, cohesión, etcétera. Es una cuestión de modelo.

En segundo lugar, le hice una pregunta sobre las VTC y me ha respondido de manera muy escueta, pero con una línea de fondo, bueno, que, al final, también tienen de fondo la cuestión ideológica. Y al final, para gestionar, la gestión no es algo en abstracto; la gestión sabemos que hay cuestiones ideológicas, no nos vamos a engañar en esta comisión. Y usted me ha contestado que, al final... Yo le he preguntado que quién está influyendo sobre el decreto normativo sobre las VTC que se va a aprobar, si el informe privado de la Confederación de Empresarios o se va a tener en cuenta el estudio de octubre de 2025, que marca los criterios medioambientales y las ratios que venía a indicar la sentencia del Tribunal de Justicia Europea. Y me ha respondido con, bueno, «aquí lo que intentamos es hacer un equilibrio, no hay conflicto». Y con todo el respeto del mundo: no es verdad, hay conflicto. Hay conflicto entre el sector del taxi y el sector de los VTC; es una realidad. Habrá momentos de más tensión, de menos tensión. Váyase a la portada de una feria en plena..., en plena feria, con los taxistas haciendo los servicios, y hábleles de los Cabify, a ver si no hay conflicto. Y hay dos modelos. Porque no es verdad, hay conflicto porque hay dos modelos: uno, que responde a un proceso de *uberización*, privatización, etcétera; y uno que defiende el sector público —y ahí juegan y entran los taxis—. Y no juegan en las mismas condiciones; no están jugando en las mismas condiciones, señor consejero. No me puede decir que no hay conflicto o que se busca el equilibrio, porque no juegan con las mismas normas encima de la mesa, el sector del taxi con las VTC. No ha respondido a la pregunta: ¿quién puede influir en ese decreto que se va a aprobar? ¿Quién lo hace? Porque, al final, depende de quién influya, se atiende o a los intereses de Cabify o de VTC —que, como sabe, Cabify tiene representación e influencia muy importante en la Confederación de Empresarios— o si es a través del Tribunal Superior de Justicia. Incluso el propio estudio vuestro del 2025, estoy seguro que fortalece más el servicio público. Entonces, creo que no ha terminado de responder de quién va a influir en ese decreto normativo.

He hecho en mi primera intervención un compromiso a que la Junta debería asumir, en ámbito competencial, sea por lo que sea, que..., que se agarre claramente al Estatuto, sea por el explícito mandato parlamentario incluso de la anterior legislatura. En este sentido, la legitimidad política se traduce en pedir más recursos, para también asumir más competencias, independientemente de que, evidentemente, puedan ser de la Junta de Andalucía o del propio Estado.

Nosotros creemos que este es un marco coherente y respetuoso con nuestra vocación autonómica y con el ser andalucista. Queremos que se aplique el Estatuto y las herramientas que tiene. Queremos ser protagonistas de la gestión de lo importante, porque creemos que desde el territorio, evidentemente, se puede hacer mejor. Otra cosa es lo que vemos por parte, a veces, de la Junta y del PP, del juego de las competencias, cuando se trata de cargarle el muerto a alguien o esconder el bulto cuando hay un problema. Esto la ciudadanía no lo entiende. Y no entiende que el ministro y el consejero se den codazos a veces para salir en la foto cuando se inaugura una gran obra o algo —una rotonda, un carril bici, me da igual—, mientras se pasan después la pelota unos a otros cuando hay distintos problemas. No se contribuye, desde luego, así a la confianza ciudadana.

De todas formas —y es lo que mantenemos desde Por Andalucía y es lo que he intentado decirle en la anterior intervención—, existen instrumentos bilaterales para solucionar problemas competenciales y para avanzar en la coordinación y colaboración entre niveles institucionales y administrativos, que ustedes, a veces, se niegan a usar y a promover. Prefieren —porque entiendo, políticamente— a veces el ping-pong, en realidad, de esquivar los verdaderos debates.

Y termino. Señor consejero, en mi opinión tiene un serio problema, cuando el continuismo de determinadas políticas supone el grado de conformismo que se deduce en ciertos momentos, a veces, —y lo digo con todo el respeto— en su propia réplica. Hay una realidad que a nadie se le puede escapar. Los tiempos de los trayectos internos en gran parte del territorio andaluz son incompatibles con la vida. Y esa es la realidad. ¿Ha cogido usted alguna vez un autobús de Málaga a Almáchar? ¿O Sedella? ¿O ha cogido de Villamartín a Cádiz capital? El problema es que los trabajadores tenemos problemas con los tiempos. Y ahí es cuando entra la política en movilidad. En autobús, en tren, es que me da igual. Y es donde creemos, desde Por Andalucía, que hay que poner el foco. En cómo la mayoría social, los trabajadores, las trabajadoras en Andalucía, necesitamos tiempo, tiempo que es muy valioso a veces, para ir a los trabajos, para desplazarnos, para ir a ver a nuestras familias. Y el sistema en su conjunto, en los términos estratégicos que ha mantenido, en términos integrales, no funciona. No funciona. Yo respeto y asumo hoy aquí, como primer día, las líneas estratégicas de su mandato. Estaremos pendientes a cómo se van desarrollando. Hoy es mi primera vez aquí, pero estoy escuchando la música, la música de él. Hay presupuesto, pero, por otro lado, ¿qué parte de ese presupuesto se deja después sin ejecutar?

Al final, y termino con esto, señor consejero, líneas estratégicas. Cuando marcamos las líneas estratégicas, y más en un gobierno, al final, marcamos los hitos que van a acontecer en una materia concreta, como fomento de vivienda, a diez años, a una década. Hasta ahí lo comparto. Y muchas de las líneas que ha marcado en su intervención incluso las comparto. Por eso me preocupa la intervención de Vox. Pero, al final, tenemos que ver la estrategia como un mosaico, los planes estratégicos como un mosaico, que van poniendo poco a poco distintas fichas.

Yo creo que usted hoy aquí, con buena voluntad, creo que tiene claras incluso cuáles son las fichas. El problema es si lo van a dejar y si la voluntad real de su Gobierno es la de la lucha por lo público, de la lucha por lo público, de la inversión pública, y no dejarse chantajear tampoco por quienes les acompañan en este Gobierno.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, muchas gracias, señor Alba.

Continuamos. Y tiene la palabra la portavoz del Grupo Adelante Andalucía, señora Blanco.

La señora BLANCO MUÑOZ

—Bueno, señor consejero, insisto en que no vamos a medir esta legislatura por los anuncios, sino por los resultados: qué infraestructuras estarán terminadas, qué servicios funcionarán realmente, qué municipios dejarán de depender del coche y cuánto se ahorrará una familia trabajadora con un transporte público que de verdad funcione. Para mí, 15 años de estudio en el Campo de Gibraltar sin una sola conexión ejecutada resumen un problema que se repite en toda Andalucía: muchos expedientes y demasiada gente esperando. Usted celebra aprobar planes metropolitanos de transporte. El Campo de Gibraltar tiene uno desde 2023. E insisto, a mí me gustaría saber qué cambió entre el análisis de 2020, que planteaba un sistema combinado de tranvía, metro ligero, cercanía BRT, como la mejor opción, y 2023, en que se decide concentrarse en el BRT. ¿Qué resultado concreto de su análisis llevó a descartar esta combinación? ¿Y dónde está documentada esa decisión? Porque yo insisto, es que no lo hemos encontrado. ¿Incluye expresamente ese estudio comparativo alternativas modales al BRT? ¿O las alternativas se limitan a diferentes configuraciones y trazados de un sistema BRT? Yo creo que esta consejería tiene que demostrar que ha elegido la mejor solución para la ciudadanía y no simplemente que ha elegido la solución que ha decidido previamente estudiar. La pregunta importante sigue siendo cuándo va a notar el cambio la persona que utiliza el transporte público o que no puede utilizarlo. Cuando hay tanto retraso y tanta saturación en las líneas de autobús, que el autobús de las siete y media sale a menos diez y acaba coincidiendo con los pasajeros del servicio de las en punto, pues no hablamos de un detalle técnico, hablamos de llegar a tiempo o de llegar tarde. Y hay citas a las que no se puede llegar tarde, o por lo menos la clase trabajadora no.

En marzo de este año, estudiantes del campus de Puerto Real denunciaban la falta de frecuencia de los autobuses, y eso les obligaba a realizar rutas de dos horas para recorrer 35 kilómetros. Esa es una realidad. Las áreas metropolitanas de Andalucía, con Málaga a la cabeza, están sufriendo una presión urbanística brutal, sin la planificación de los servicios que les corresponden, porque es que no se está planificando conjuntamente vivienda, servicios y transporte. Y lo están denunciando plataformas vecinales constantemente.

Ha mencionado Alcalá de Guadaíra, que está cerca de poner en servicio su tranvía —nos alegramos—, pero mientras tanto escuchamos reclamaciones de vecinos y vecinas constantemente para que haya más autobuses hacia Sevilla en las primeras horas de la mañana. La gente no puede esperar a que termine una obra para poder llegar a su trabajo. No se le puede decir espérese usted a que acabe la obra. La gente es que tiene que desplazarse hoy, mañana y pasado. Insisto con el tranvía de Jaén, porque si hablamos de capacidad de gestión, pues lleva prometiendo su funcionamiento, que han prometido el funcionamiento desde 2020, prometiendo el funcionamiento. Cuando una fecha se anuncia tantas veces y nunca llega, pues se convierte en un mal chiste para los vecinos y las vecinas. Yo no sé si usted sabe que lo llaman animal mitológico en Jaén.

Usted afirma que han invertido más que nunca. Eso nos parece muy bien, pero la cifra de presupuesto no es todavía una política pública. Un presupuesto no es una obra. Una obra tampoco es un servicio que esté en funcionamiento. Por eso pedimos que constantemente distingamos lo presupuestado, lo licitado, lo ejecutado y lo puesto en servicio. Porque podemos tener una partida enorme en un presupuesto y al mismo tiempo podemos tener a una trabajadora esperando un autobús que no llega o que no puede aceptar una oferta de trabajo porque no tiene un coche. Eso está sucediendo simultáneamente, constantemente, en su Gobierno. Ustedes nos enseñan ese volumen de inversión y nosotras queremos saber qué ha cambiado en la vida de la gente. Cuántos autobuses más, cuántas frecuencias más —pero reales—, cuántos viajeros que antes necesitaban un coche ahora pueden utilizar un transporte público, cuántos municipios han recuperado conexiones, cuántos kilómetros de carretera están realmente mejor.

Yo he venido hoy desde Algeciras por la A-381 y me he encontrado cuatro tramos cortados. Yo, como muchas personas de Andalucía, sueño con un tren. Pero no debería ser un sueño porque es una realidad en muchísimos territorios. Y usted dice esto es cosa del Estado. Hemos criticado al ministerio cuando han gestionado mal las cercanías, cuando han retrasado inversiones, cuando no han dado respuesta a las necesidades ferroviarias de esta tierra. Por cierto, ha mencionado usted que las cercanías en Málaga han perdido un millón de usuarios, y yo veo titulares de ayer mismo que dicen que los populares acusan al Ministerio de Transporte de excluir a Málaga de los planes de renovación de cercanías pese al aumento de usuarios. ¿Ha disminuido o ha aumentado? Pero una cosa es exigir al Gobierno de España que cumpla sus obligaciones, que lo vamos a hacer constantemente, y otra muy diferente es utilizar al Gobierno de España como excusa para no ejercer competencias propias, porque ustedes son el Gobierno de Andalucía. Le pido que gobierne con las herramientas que sí tiene, no con las que no tiene. Claro, las que no tiene pues no las tiene, pero las que sí tiene, sí. Usted sabe mucho mejor que yo que la ordenación de los transportes de viajeros con origen y destino en Andalucía es competencia suya, que los ferrocarriles cuyos itinerarios se desarrollan íntegramente dentro de nuestra comunidad son competencias suyas. Y el propio PITMA, ese documento de planificación, dice expresamente que hay que mejorar los servicios ferroviarios interurbanos sobre la infraestructura ya existente. Eso lo dice su consejería.

Y, segundo, cuando ustedes quieren, pues saben presionar muy bien. Llevan ocho años detrás del corredor de mercancías Algeciras-Zaragoza, con sus protocolos, sus cumbres, sus viajes institucio-

nales a Zaragoza. Y eso es competencia estatal, pero ustedes no se han quedado de brazos cruzados esperando a que Adif se mueva solo. Muy bien, empujando, negociando. Ahora las obras de ese mismo proyecto que ustedes le reclaman al Estado son la excusa para suprimir esta misma semana el tren de viajeros de Almería y de Jaén. A las mercancías les han dedicado años de seguimiento, nosotras esperamos que empujen ustedes igual por el tren de los trabajadores de Jaén y Almería.

Queremos saber qué modelo de movilidad quieren construir. ¿Es ese modelo uno en el que quien tiene dinero puede moverse y quien no lo tiene tiene que esperar? ¿Es un modelo de movilidad en el que el transporte público se entiende de verdad como un servicio público o como un negocio? Porque aquí sí que hablamos de prioridades políticas. Desde Adelante Andalucía vamos a fiscalizar su gestión, claro, aquí en esta consejería y en los plenos. Reconoceremos las obras que se hagan, criticaremos las que se retrasen o no se hagan y exigiremos también al Gobierno de España sus responsabilidades cuando corresponda. El Gobierno del Estado tiene sus responsabilidades y le exigiremos que las cumpla, pero también le vamos a exigir a usted las suyas. Porque Andalucía no necesita otra legislatura llena de anuncios. «Juanma lo haría», eso fue una campaña impresionante. «Juanma lo haría», nunca lo hizo. No sé yo, las legislaturas llenas de anuncios, la verdad es que no es lo que necesita la ciudadanía de esta tierra. Andalucía necesita un gobierno que haga todo lo que esté en su mano para que la gente viva mejor. La gente en general, toda la gente. No solo unos pocos. La gente que pueda trabajar, estudiar, cuidar y vivir sin que desplazarse sea cada día una carrera de obstáculos. Eso es responsabilidad de esta consejería.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Blanco.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Vox, la señora Sánchez.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Los resultados de las elecciones autonómicas del pasado día 17 de mayo arrojaron un resultado inequívoco. El respaldo obtenido por ambos partidos nos ha ofrecido la oportunidad de conformar un Gobierno con un apoyo parlamentario sin precedentes, que garantice la estabilidad y la vuelta al pleno funcionamiento de la Junta de Andalucía tras el periodo electoral.

Y la izquierda tiene que aceptar que los andaluces no quieren seguir siendo la cola, y no solo de España, sino de Europa. El informe PISA, que deja a España hundida en educación, no es un hecho aislado, señores. Estamos sin infraestructuras, con unas carreteras pésimas y con uno de los peores servicios ferroviarios de España, cuando España..., perdón, ferroviarios de Europa, cuando España ha sido siempre referente y punta de lanza mundial, por ejemplo, en la alta velocidad.

El legado del socialismo ha sido postergar a Andalucía a la cola de todos los ránquines, cuando precisamente lo tenemos todo para estar al frente. Y no solo en nuestra geografía, en el talento y en el trabajo, en el trabajo de todos los andaluces. Por eso, este Gobierno reclamará la igualdad entre españoles. Así lo hemos firmado. Trabajaré para proteger a los andaluces del agravio permanente respecto a otros territorios. Y defenderé la decencia en la política, no solo como una obligación, sino también como una necesidad democrática absoluta ante la degradación creciente y constante en el Gobierno de España.

Este acuerdo, tras el que ya alcanzamos, hay que recordarlo, PP y Vox en 2019, tiene el objetivo de ofrecer a la ciudadanía un modelo de gestión radicalmente opuesto al declive ético y moral que define ahora mismo la gestión política nacional. Y hay que decirlo, porque es así. Conocedores del peso que cada uno aporta a esta mayoría, el acuerdo se basa en la proporcionalidad y el respeto mutuo. Y gracias a ello, hoy se ofrece a los andaluces un pacto de gobierno llamado a hacer Andalucía un ejemplo de convivencia, sentido común y firmeza, frente al modelo de la mentira que tiene su mayor exponente en el Palacio de la Moncloa.

En definitiva, es un punto de encuentro alcanzado con el objetivo común de dotar a Andalucía de un Gobierno estable y responsable, fundamentado en la identidad nacional. Y toda política tiene que atender a criterios de eficiencia y transparencia en el gasto público, por lo que comprometemos su gestión al desarrollo de una permanente justificación de cada euro que se presupueste y se gaste, con el objetivo de que repercutan, de forma directa, en la mejora de la calidad de vida de los andaluces, de tal manera que se premie el esfuerzo que realizan a contribuir al sistema con sus impuestos. Porque el dinero es de los ciudadanos.

Ambas partes nos hemos comprometido a actuar con lealtad, transparencia y comunicación permanente en la búsqueda del bien común y la adopción de las mejores decisiones para Andalucía y España. Y así debemos actuar también en esta comisión, señor consejero, trabajando de la mano. Y le quiero recordar algunos aspectos del acuerdo relacionado con la movilidad y el transporte, por mencionar algunos. El refuerzo de la financiación a los consorcios de transporte para garantizar un servicio público de calidad, porque creemos en los servicios públicos. Garantizar la ejecución efectiva de infraestructuras del transporte, y hablamos de estaciones, apeaderos e instalaciones intermodales con cartera priorizada, calendario y control de ejecución. El refuerzo de rutas, frecuencias y horarios del transporte público en Andalucía. El transporte público, se lo digo a los señores de la izquierda. Que todos los andaluces puedan acceder a su centro sanitario, educativo, a los servicios sociales en un tiempo razonable, porque PP y Vox también lo consideran fundamental. Garantizar así el acceso a los servicios públicos esenciales.

Pero también, señor consejero, si me lo permite, le quiero recordar dos asuntos que también se reflejan en este acuerdo. Por un lado, algo que se refleja en el capítulo de medio ambiente, que es la no financiación autonómica de la zona de bajas emisiones. Pues sí, lo hemos firmado. Y dice así: «La Junta de Andalucía se compromete a no promover, financiar, subvencionar, ni incentivar con fondos propios la creación, ampliación o endurecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios andaluces».

Pero también hay un punto que consideramos importante, y que está dentro de un capítulo que es el de leyes ideológicas, que es la revisión de entidades públicas, ayudas y leyes ideológicas. Y en el que

se acuerda garantizar que toda acción del Gobierno de la Junta de Andalucía se inspirará en los principios de libertad, eficiencia y austeridad, renunciando expresamente a todo intento de imprimir cualquier sesgo ideológico, o condicionar el libre pensamiento y juicio de los ciudadanos. Y a tal fin, se adquiere el compromiso de revisar y, en su caso, de derogar cualquier disposición normativa entre organismos, subvenciones o ayudas públicas en cuyo desarrollo o efecto práctico actual se demuestren superfluos o ineficientes. ¿Y saben ustedes? Confiamos en el compromiso que adquiere esta consejería para el cumplimiento del acuerdo.

Y quiero terminar mi intervención pidiéndole al señor consejero, de nuevo, que sea exigente con el Gobierno de España, porque pensamos que tiene en su mano defendernos, porque consideramos que es intolerable la ausencia de infraestructuras y del mantenimiento adecuado. Y sí, hay que decirlo y hay que repetirlo. Esa frecuencia de transporte a la que nos ha sometido el PSOE. El Gobierno de la Junta de Andalucía ha de presionar constantemente al Gobierno de España para mejorar la situación del mapa ferroviario, porque está en su mano, no en la nuestra. Son muchas las infraestructuras necesarias, y la mejora de las existentes, tanto en el transporte de mercancías, como en el de pasajeros. Y tenemos provincias, como la de Jaén o la de Huelva, totalmente abandonadas, y otras desconectadas, como Granada con Almería, a pesar de ser colindantes.

Es imprescindible el desarrollo de conexiones de alta velocidad, que todavía están pendientes, y cuya ejecución no para de sufrir retrasos. Pero también es fundamental exigir el adecuado mantenimiento de estas líneas y la buena gestión. Y también es prioritario, para Andalucía, que el Gobierno de España trabaje para la finalización de los corredores mediterráneos. Hay que nombrarlo, y no se nos puede olvidar ese diseño adecuado, un cronograma de ejecución adecuado también para el desarrollo de nuestra región.

Y tampoco nos podemos olvidar —y se ha mencionado aquí— del servicio de cercanías, o también el tren convencional. Nosotros pensamos, estamos convencidos de que tenemos que defender, y lo tenemos en nuestra mano, el mundo rural.

Y podríamos seguir, así, enumerando un listado casi infinito de incumplimientos del Gobierno de Sánchez. Así es que lo que le voy a reiterar, señor consejero, es lo que antes he mencionado en mi primera intervención, que le vamos a pedir que juntos hagamos frente a esos ataques a Andalucía que hace este Gobierno. Y que defienda nuestras infraestructuras. Y que defienda el derecho a la libertad de circulación de los ciudadanos. Que sea valiente, que cambie las políticas heredadas del PSOE. Que ponga en marcha los cambios que Andalucía necesita en sus infraestructuras y en su concepto de movilidad.

Y tengo que apostillar algo al señor Alba. Mire usted, sostenibilidad, sí. Cohesión territorial, sí. Cuidado del medioambiente, sí. Pero, ojo, sin atacar la libertad de los ciudadanos, y sin esas políticas que son las únicas que ustedes saben desarrollar, los políticos de la izquierda, que es el prohibir por prohibir.

Y al señor consejero y a todo su equipo, despedirme. También es mi primera intervención. Esta es la primera comisión en la que participo, y es un honor para mí, no solo representar a mi grupo parlamentario, sino profesionalmente, esta Comisión de Fomento y Movilidad, que ha sido mi profesión en los últimos 20 años.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias, señora Sánchez.

Tiene palabra la portavoz del Grupo Socialista, la señora Arrabal.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias.

No le voy a dedicar ni dos segundos a la portavoz que me ha precedido. Aquí venimos a hablar de carreteras, no de su pacto, con todo el respeto que pueda merecer o que pueda tener mío.

Señor consejero, en su segunda intervención... Hemos escuchado su segunda intervención, y confirmo que el Partido Popular mantiene el mismo guion. Usted se lo ha aprendido bien. Un guion agotado tras ocho años en San Telmo, y tras ocho años que usted forma parte de este Gobierno.

Mire usted, usted ha hecho triunfalismo en la tribuna, ha hecho evasión de responsabilidades en los datos, y excusas de mal pagador. Eso es lo que ha venido usted hoy a hacer aquí.

Señor consejero, tras ocho años de Juanma Moreno y cinco de usted en esta consejería, la excusa de la herencia recibida ha caducado. Se lo he dicho antes, he puesto ejemplos: el estado del asfaltado, la parálisis logística, el retraso del PITMA. Mire, consejero, de verdad, es imposible el grado de ejecución que usted dice, porque, presupuestariamente, no han tenido ese dinero. El grado de ejecución de su consejería no ha llegado a mil millones de euros anuales. Por lo tanto, no han podido ejecutar ese dinero. Los millones sin ejecutar llevan su firma y su sello. Mire, que no es lo mismo presupuestar que ejecutar, que no traten a la gente de tonta, porque la gente no lo es. Han puesto aquí el ejemplo del tranvía de Jaén. Mire, es el mejor ejemplo de retraso acumulado de ocho años del Gobierno de Moreno Bonilla. El mejor ejemplo del boicot del Partido Popular a una infraestructura pública estratégica. ¿Y ahora vienen ustedes aquí a sacar pecho con el tranvía de Jaén, después de quince años parados? Ocho son suyos. No me mire con esa cara porque usted dice que programa, que todo lo demás estaba muy mal. Y ahora usted programa, proyecta y lo hace todo estupendamente y está todo estupendamente. Pues, miren ustedes, que el tranvía estaba listo. Han tardado ustedes ocho años en ponerlo en marcha. Bueno, el equipo también quiere intervenir. A mí me encantan los debates, así que no tengo ningún problema.

[Intervención no registrada.]

Los caballeros, los caballeros.

Miren ustedes, dicen que han triplicado el presupuesto, pero no lo han ejecutado. Y si el presupuesto global de la Junta y, por ende, el de la Consejería de Fomento se ha triplicado es porque viene más dinero del Gobierno de España, ¿no? ¿O ese dinero es que ha llovido del cielo? Viene del Gobierno de España. Hombre, hay que reconocerle a cada uno lo que le corresponde.

Miren, si nosotros salimos ahora mismo a la calle y les preguntamos a tres, a cinco ciudadanos, cogidos aleatoriamente, si consideran que la movilidad hoy está mejor o peor que hace ocho años, ¿cuál cree usted que sería la respuesta, consejero? ¿Usted cree objetivamente que un ciudadano piensa que hoy está la movilidad mejor que hace ocho años? Cuando quiera lo comprobamos. Y luego han tardado, ustedes que son tan listos y que lo hacen todo tan bien, han tardado ocho años en darse cuenta de

que esta consejería necesitaba un protagonismo singular. Fueron ustedes los que lo unieron a Vivienda y a Ordenación del Territorio y son ustedes los que ahora, después de ese fracaso, dicen que ya no va unido. ¿Cómo que ahora han descubierto el protagonismo? Desde luego que no hay más excusas porque no se quiere.

Los problemas de Andalucía no se resuelven desde la confrontación con el Gobierno de España, consejero. Y usted lo sabe. Pensé que usted era diferente y que usted venía a resolver los problemas de la gente, no a confrontar con el Gobierno de España. Pero en su segunda intervención hemos visto que vamos a tener más de lo mismo.

Pues mire, de sus competencias, de las 46 actuaciones de emergencia, a 8 de septiembre solo han terminado tres. ¿Eso también es de la herencia recibida? Y 13 están próximas a terminar. Vamos a darlas por buenas. Vamos a hacer un dogma de fe. La propia Junta admite que las actuaciones más complejas se irán a principios del 2027. Eso es programar. Vamos a darle una *patá p'álante*, que ya veremos cuándo. Solo tres de 47 terminadas. Es un 4,5, se lo dije antes. Pero si metemos las próximas terminadas, supone, consejero, un 35, un 40 % del total. Después de todos estos meses en que estamos hablando de actuaciones de emergencia, en que estamos hablando de las cosas del comer, del día a día, en que no estamos hablando... Y usted, que programa y proyecta tan bien el dinero público, pues mire usted, la ejecución brilla por su ausencia. Si ustedes han ejecutado 114 millones, aproximadamente es un 40 %. Van ustedes un poco lentos, un poco, teniendo en cuenta que son obras de emergencia, que tenemos carreteras con cortes provisionales, que tenemos a la A4154, de Priego a Algarinejo, cortada todavía, después de siete meses. Siete meses después. Lo que decía, esas obras de emergencia, haciendo un acto de fe, porque transparencia ninguna, no está la documentación. Haciendo un acto de fe con lo que ustedes anuncian, está a un 40 % de ejecución. Si solo la provincia de Cádiz necesitaba 107 millones, ¿qué grado de ejecución están haciendo ustedes? ¿Se van a llevar cuarenta y tantos millones al 2027? No, se van a llevar lo más grande. Las soluciones temporales no resuelven el problema. Desvíos provisionales, restricciones. ¿Sabe usted lo que es ir y volver todos los días de la A381 que vertebraba la provincia de Cádiz? Con puntos kilométricos cortados, parados. Hoy he visto yo allí, en una de las partes había tres trabajadores y en la otra había unos cinco. Así es un poco complicado que la obra termine antes de que termine el año.

Mire, hay que actuar para tener soluciones definitivas. Cuarenta y seis, con cuarenta y dos millones, son las obras que ustedes han dicho que van a financiar el año que viene. No había más dinero para obras. ¿Qué obras son las que dejan para el año que viene? Aparte de las que ya sabemos que no van a terminar. La A405, la actuación de la A405, pese a haber tenido partidas presupuestarias, mil anuncios y compromisos, siguen sin ejecutarse. ¿Por qué no ejecutan ustedes la A405? ¿Qué tienen en contra de esa carretera, consejero? Del plan de asfaltado, dinero del 2025. Hombre, si la herencia ya es suya. La herencia ya es suya.

Miren, siguen pendientes Barbate-Zahara. Pendiente la mejora del trazado de la A1001. Eliminación de puntos negros y acondicionamiento integral. Lubrín-Zurgena. Está pendiente de completar la Autovía del Almanzora hasta Baza. Es que ya lo dijo su antecesora hace cuatro años. Lo mismo. Qué bien programan ustedes. Qué bien ejecutan ustedes. Qué bien anuncian ustedes. La A384, Arcos-Antequera.

Pendiente de transformación en una vía de alta capacidad. Sigue sin una solución completa la Autovía del Olivar. La A357. La A318, la Autovía del Olivar. La A483, Almonte-El Rocío. Está planificada, pero falta materialización de la A456. Lora del Río-Carmona.

Miren, acción. Hablando de acción, que usted dice que ustedes han pasado a la acción. Desde que gobierna el Partido Popular, Andalucía tiene 16 kilómetros nuevos de autovía inaugurados. Allá por el 2023. Con la tramitación administrativa completamente terminada. Antes de llegar Moreno Bonilla. De cosecha propia, ni un solo kilómetro inaugurado. ¿Eso es vertebrar Andalucía, consejero? ¿A través de su red de carreteras? ¿Con igualdad de condiciones para todas las provincias? Andalucía cuenta con un montante total con más de 2.800 kilómetros de carreteras de alta capacidad, consejero, 2.800 kilómetros de alta capacidad. Y 16 del Partido Popular. Podemos hacer la división. El resto es del PSOE. Ustedes van a 2 kilómetros de alta capacidad al año, 2.800 kilómetros del Partido Socialista. A ver si es que ustedes han descubierto la pólvora. A ver si es que aquí no se hizo nada antes de que ustedes llegaran. Por favor, cambien el relato. Simplemente para ser creíbles. A ver si aquí no había hospitales, no había ambulatorios, no había carreteras. Hombre, por favor, un poquito de respeto a la inteligencia de los ciudadanos. Un poco de respeto. Y dejen de decir presupuesto y digan grado de ejecución. Porque lo que llega a la ciudadanía es lo que ejecutan, no lo que presupuestan.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Arrabal.

Tiene la palabra a continuación el portavoz del Grupo Popular, señor Estrella.

El señor ESTRELLA MARTÍNEZ

—Gracias, presidenta.

El relato de los tranvías en Andalucía, el tranvía de Jaén y el tranvía de Alcalá de Guadaíra, se traduce en haber heredado un sistema tranviario vandalizado, inviable técnica, jurídica y económicamente. Y que eso ha condicionado el hecho de que hoy, al día de la fecha, no solamente se haya avanzado de forma muy importante en el tranvía de Alcalá de Guadaíra, del cual nadie ha hablado hasta la fecha, sino también del tranvía de Jaén, el cual hoy, al día de la fecha, tiene doce horas diarias en circulación.

[Intervención no registrada.]

Luego, por tanto, no, no, quince años si tenemos en cuenta lo que ustedes dejaron. No olvidemos que ustedes invirtieron 120 millones de euros en una infraestructura que no servía, que no valía, que era técnica, jurídica y económicamente inviable. Y que tuvo que ser el Gobierno de Juanma Moreno el que puso el dinero para, en primer lugar, incrementar la financiación para que el sistema tranviario de Jaén fuera viable. Y, en segundo lugar, poner el dinero para poder pagar el déficit económico que arrastraba el tranvía de Jaén. Luego, por tanto, será una realidad y lo inaugurará el presidente Juanma Moreno. Por tanto, Juanma Moreno lo hizo, el tranvía de Jaén.

En segundo lugar, cuando hablamos de obras de emergencia, estamos hablando de que hubo una capacidad de respuesta pronta por parte del Gobierno de la Junta cuando en el mes de enero se produjeron ese tren de borrascas, que perjudicó seriamente la red de carreteras de Andalucía. Fíjense: entre el 7 de febrero y el 7 de marzo se iniciaron cuarenta y siete obras de emergencia en Andalucía. Y hoy, al día de la fecha, de doscientas setenta carreteras afectadas, solamente cinco están cortadas —cinco—, por la gravedad de los daños producidos en la infraestructura y en la obra de fábrica de dichas carreteras.

En tercer lugar, no hay mayor termómetro de inversión, o de apuesta por lo público, que haber pasado de 77 millones de usuarios del transporte público en el 2018 a los 140 millones de usuarios en el 2026, con expectativas de llegar a 150 millones de usuarios. Si hay tantos millones de usuarios es porque algo se está haciendo bien, es porque el sistema funciona y da respuesta a las necesidades de los trabajadores.

En cuarto lugar, en esta comisión todos los portavoces hemos coincidido: la importancia de la Consejería de Fomento y Movilidad. ¿Por qué? Porque es fundamental para el desarrollo socioeconómico de Andalucía, para el progreso de Andalucía, para vertebrar Andalucía. También hemos dicho todos los portavoces que es muy importante la consejería porque cohesiona socialmente, iguala en derechos, permite universalizar el acceso a los servicios públicos.

Y, en tercer lugar, a todos nos preocupa que haya un buen transporte público, para poder atender a esas necesidades de las familias trabajadoras. Pues bien, más allá de las competencias del Gobierno de la Junta, yo vuelvo a incidir en que hay una competencia también en el transporte metropolitano y en la financiación por parte del Gobierno de España. Fíjense, he hablado del modelo de financiación. Con el que actualmente ha aprobado el Gobierno de España, con el acuerdo de Cataluña, vamos a percibir 244 euros menos cada andaluz que cada catalán. Pero fíjense: hoy, al día de la fecha, en el reparto de fondos europeos en infraestructuras del transporte, Andalucía recibe tres veces menos que Cataluña. Cataluña recibe más de mil millones de euros frente a los menos de trescientos millones de euros que recibe Andalucía. A eso le sumamos la nula financiación del consorcio de transporte metropolitano, que no recibimos ni un euro. Fíjense, si nosotros aplicamos los mismos criterios que financian a Barcelona o a Madrid, tenemos que exigir 110 millones de euros. Ojo, yo creo que es el momento de que todos los portavoces sumemos fuerzas y, más allá de la confrontación, elevemos la voz y que pidamos lo que Andalucía se merece, como Barcelona y como Madrid: 110 millones de euros. Y también exijamos para el transporte metropolitano... —eso que nos preocupa a todos: la frecuencia de uso, los consorcios, que los municipios se integren—, pidamos que los veinte euros por habitante que reciben Cataluña o Madrid para el transporte metropolitano, en vez de los cuatro euros que recibimos como andaluces; es importante. No estamos buscando la confrontación, estamos pidiendo justicia, estamos pidiendo dignidad.

Luego, por tanto, garantizar los mayores recursos debe ser una causa común, que permita sumar voluntades por parte de todos los grupos políticos; causa común, al igual que exigir al Gobierno de España sus competencias en infraestructuras ferroviarias. Lo han dicho todos los portavoces: a todos nos preocupa la incomunicación y el mal funcionamiento del sistema ferroviario en Andalucía. De nada sirve ser exigentes con nosotros mismos, como andaluces, e incurrir en la indolencia al exigir a los demás lo que

les compete. De nada sirve que aquí reconozcamos la importancia de que la movilidad en Andalucía sea sostenible, que se avance en su digitalización, que se impulse de forma decisiva la ampliación y prolongación de metros y tranvías y, sin embargo, las infraestructuras de competencia estatal no avancen. Que Andalucía sea la penúltima comunidad autónoma en inversión del Estado; que menos de un tercio de las infraestructuras programadas por el Gobierno de la nación sean finalmente ejecutadas —menos de un tercio—; que la red ferroviaria de Andalucía competencia del Estado solo haya crecido seis puntos porcentuales, frente a los veinticuatro puntos porcentuales del conjunto de España, o que el Gobierno de la nación siga teniendo pendientes treinta grandes infraestructuras ferroviarias que son vitales para Andalucía: los corredores ferroviarios mediterráneos y atlánticos, la autopista ferroviaria de Zaragoza y Algeciras, el AVE a Huelva, el tren litoral de la costa de Málaga-Algeciras, la conexión ferroviaria con el puerto de Motril, la conexión de Jaén con la alta velocidad; acabar con el páramo ferroviario de Jaén, de la provincia de Jaén.

Fíjense ustedes, la semana pasada..., desde la semana pasada, la única forma de comunicar Jaén con Madrid es a través —oigan— de los trenes que circulan por carretera —lo que normalmente se viene conociendo como autobuses—. Es la única forma de conectar Madrid con la provincia de Jaén y con Jaén capital. ¿Acaso no es justo, o no es una causa justa, que debería concitar la suma de esfuerzos, la suma de voluntades de todos los grupos parlamentarios, que, al igual que se invierte por el Gobierno de la nación en reducir los tiempos del AVE Barcelona-Madrid, también se invierta en reducir los tiempos en las líneas del AVE Madrid-Andalucía? Nosotros creemos que sí, el Grupo del Partido Popular cree que sí. Es más, es nuestra obligación. Y estamos convencidos que, desde la unidad de acción, no buscando la confrontación, sino buscando lo que es justo para Andalucía, lo que es la dignidad de Andalucía, lo que nos corresponde —ni más ni menos, lo que nos corresponde—, al igual que les corresponde a otros territorios y a otras comunidades autónomas. Esa debe ser la causa compartida de todos los grupos políticos, y sumar esfuerzos con el Gobierno de la Junta, más allá de la confrontación, para pedir lo que nos corresponde.

Finalizo. Y lo quiero hacer, en este caso, como portavoz del Grupo Popular, y reconociendo no solamente el trabajo..., y felicitar al consejero por el mismo, porque tras su comparecencia, no solamente ha rendido cuentas, no solamente ha hecho balance de gestión de los últimos años en su consejería, no solamente ha expuesto las líneas estratégicas para los próximos años, sino que también ha asumido compromisos, compromisos que aplaudimos y que agradecemos desde el Grupo del Partido Popular. Agradecemos y aplaudimos la aprobación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible, al igual que seguir apostando por la digitalización en el transporte, a través del centro de gestión y control del transporte público. Aplaudimos y valoramos positivamente que se esté trabajando en el desarrollo reglamentario de la normativa VTC, y hacerlo con el equilibrio necesario para que no haya ningún perjudicado en la aplicación de dicha normativa. Y también valoramos muy positivamente que sea la Consejería de Fomento y Movilidad la que, a través de la Agencia de Obra Pública, gestione de forma directa, gestione de forma directa, garantizando lo público, todo lo que supone el sistema ferroviario metropolitano de Andalucía. Y también aplaudimos, señor consejero, que se garantice una inversión mínima de 150 millones de euros al año en los próximos años para la conservación y mantenimiento

de los más de 10.500 kilómetros de la red andaluza de carreteras, para seguir mejorando la seguridad vial, esa que tanto le preocupa ahora a algunos portavoces y que en su día dejaron de invertir..., o redujeron de 200 millones a 85 millones, lo que suponía la conservación y el mantenimiento de las carreteras de Andalucía.

Luego, por tanto, finalizo. Como decía al principio, para el Grupo Popular, señor consejero, es usted una garantía no solamente de lo que supone el seguir haciendo realidad los proyectos que Andalucía precisa, no solamente para seguir impulsando los mismos, sino también para seguir conquistando entre todos —y ahí vuelvo a ofrecer la colaboración del Grupo Popular—, para seguir conquistando el presente y el futuro de la Andalucía que nos merecemos.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Estrella.

Gracias a todos los portavoces por sus intervenciones. A todos por igual.

[Intervención no registrada.]

Les ruego no entren en diálogo, por favor.

A ambos.

[Intervención no registrada.]

Bueno, es la primera comisión que tenemos; vamos a mantenernos... Seamos [*micrófono inactivo*]. Esto va en dos direcciones.

Vamos a cerrar esta primera comisión de esta legislatura con la intervención del consejero de Fomento.

Señor consejero, [*micrófono inactivo*]..., de quince minutos, tiene usted la palabra.

El señor MUÑOZ-ATANET SÁNCHEZ, CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD

—Cinco, ¿no?

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, cinco.

He marcado cinco y he dicho quince.

[Intervención no registrada.]

Bueno, es la primera vez para todos, para muchas cosas.

[Intervención no registrada.]

El señor MUÑOZ-ATANET SÁNCHEZ, CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD

—Gracias, señora presidenta.

Señorías, bueno, voy a responder, como antes, a los parlamentarios, a los portavoces.

Al señor Alba. Bueno, usted ha escuchado las líneas estratégicas de esta consejería; están enunciadas. Y dice usted que van en contra de la idea de Vox. La verdad es que yo no veo ninguna contradicción, yo no veo ninguna contradicción. Y le recuerdo que las zonas de bajas emisiones son competencia municipal, son competencia exclusivamente municipal, y tienen financiación de los MRR y han tenido financiación de los fondos europeos.

Con respecto al conflicto de la VTC, me pregunta que qué vamos a utilizar. Pues está claro: estamos utilizando el informe que hicimos; un informe técnico con rigor, riguroso. Y no estamos utilizando nada más que eso. Y, además, se está aplicando el informe técnico, que se decía que había un equilibrio entre VTC y taxi ahora mismo, y eso es lo que se está aplicando. O sea, que queda contestada, creo yo, según mi criterio. ¿Dice usted que hay conflicto entre el taxi y la VTC? Pues como en cualquier sector, pero le puedo asegurar yo que como el conflicto que creó el señor Ábalos en el 2018, es que no tiene nada que ver. La situación ha cambiado radicalmente. Cuando se le ocurrió el disparate de dar las competencias de la VTC a las comunidades autónomas y crear una batalla judicial y un caos tremendo, con miles de reclamaciones y miles de personas que han perdido su licencia y su crédito.

A la señora Blanco le quería responder también. Dice que hay un deterioro en el servicio de transporte en autobús. Bueno, le vuelvo a decir lo de antes. Hemos pasado de 74 millones en 12 meses de viajeros en el año 2018 a 150 millones que vamos a alcanzar, si Dios quiere, en este año 2026, por lo cual es multiplicar por dos. Además, le voy a dar datos de consorcios. En este semestre ha incrementado en el consorcio de Cádiz un 8 % la demanda, en el consorcio de Granada un 10 %, en el consorcio de Almería un 8 %, en el consorcio de Huelva un 5 %, en el de Sevilla un 7 %, en el de Málaga un 19 %. Y así todos. O sea, ¿podemos mejorar el transporte? Sin lugar a dudas. Y eso es lo que queremos hacer. Vamos a mejorarlo. Vamos a digitalizarlo. Estamos construyendo el Centro de Control y Gestión del Transporte para conocer dónde está cada autobús. Eso lo hemos hecho licitando todas las concesiones, que estos señores no habían hecho en la vida, porque las concesiones de transporte se heredaron del Estado y la Junta de Andalucía no licitó nunca ninguna. Y se quedaron con los brazos cruzados, con las concesiones caducadas y los contratos en precario, y sin contrato. Nosotros en el 2019, cuando llegamos, empezamos a trabajar en esa línea. En el 2020 llegó el covid. Del 20 al 22 no pudimos poner en marcha porque se obligó a los servicios de transporte que dieran... Era una obligación el continuar dando servicio. Y no pudimos entrar ahí, pero en cuanto hemos podido, en la segunda legislatura, lo hemos hecho y lo hemos culminado. Y van a estar en servicio en este año 2026.

Con respecto al BRT Del Campo de Gibraltar, sí, se hizo un estudio de alternativas. Está en el Plan de Transporte Metropolitano, que está colgado en la página web de la Junta de Andalucía. Y lo puede usted consultar. Ahí se analizaron las posibilidades de comunicar con ferrocarril, con BRT, con autobús o con tranvía. Y finalmente se concluyó en un BRT, un autobús con una plataforma absolutamente reservada para él. Solamente va el autobús. Lo que pasa es que en lugar de ir en raíles, pues va sobre neumáticos. Que han disminuido los usuarios en cercanías, me preguntaba usted, en Málaga. Usted ha dicho que ha disminuido en un millón. No, no ha disminuido en un millón. En Málaga han disminuido en

dos millones los usuarios de cercanías, dos millones. Y en Ave, ¿sabe usted lo que ha bajado la demanda de Ave? El 16 % en seis meses. Ha perdido 3,4 millones de viajeros el Ave.

Con respecto a los comentarios de la señora Arrabal, vuelve otra vez con la ejecución. Los datos están ahí, se lo vuelvo a decir. La ejecución es de más de 3.600 millones de euros del PITMA, que se corresponde con el 83 % de lo planificado. También le recuerdo que el PITMA es hasta el 2030. Todavía nos queda.

[Intervención no registrada.]

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Disculpe, consejero.

Le ruego, señora Arrabal, que usted ha tenido su tiempo. A todos se los recuerdo. Bueno, utilicemos cada uno el tiempo del que disponemos sin interrumpir, por favor.

Consejero, disculpe la interrupción.

Puede usted continuar.

El señor MUÑOZ-ATANET SÁNCHEZ, CONSEJERO DE FOMENTO Y MOVILIDAD

—Gracias.

Con respecto al tranvía de Jaén, pues ni se sentaron ustedes con el ayuntamiento para negociar. Es que no es que hicieran las obras, es que ni se sentaron con el ayuntamiento para negociar el convenio. Nada. Nosotros hemos negociado el convenio, que nos ha puesto mucho esfuerzo. Hemos licitado la explotación. Hemos hecho la puesta a punto de toda la infraestructura, con ocho millones y medio.

En materia de movilidad, decía que la movilidad estaba antes mejor. Evidentemente, en competencias autonómicas está mucho mejor. Y en las competencias estatales está fatal. Así de claro. ¿El MRR, que son del Gobierno de España? No, los MRR son de Europa. Y con respecto a las emergencias, en las emergencias llevamos 114 millones de euros ejecutados, 114 millones de euros de los 278 millones de euros, el 41 %. El Gobierno del 2018 tenía en presupuesto para carreteras exclusivamente 85 millones de euros para 12 meses.

Es una labor...

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Damos por finalizada la sesión de hoy.

Les agradezco a todos su asistencia.

Nos vemos en la próxima. Y procuremos continuar todos en un ambiente como el que tenemos.

Gracias a todos.

