

DIARIO DE SESIONES D S P A



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 39

XIII LEGISLATURA

7 de octubre de 2026

Comisión de Fomento y Movilidad

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

Sesión número 3, celebrada el miércoles, 7 de octubre de 2026

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 13-26/APC-000411. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a petición propia, a fin de informar sobre el avance de los planes en ejecución destinados a la conservación, reparación y mejora de la red de carreteras autonómicas.
- 13-26/APC-000342. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre el estado actual de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía, las actuaciones realizadas para reparar los daños ocasionados por el tren de borrascas registrado a principios de 2026, el grado de ejecución de las obras de emergencia puestas en marcha y las carreteras o tramos que continúan afectados, total o parcialmente, por cortes o restricciones al tráfico, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

- 13-26/APC-000343. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre el estado actual de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 13-26/APC-000065. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre el estado actual de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía, las actuaciones realizadas para reparar los daños ocasionados por el tren de borascas registrado a principios de 2026, el grado de ejecución de las obras de emergencia puestas en marcha y las carreteras o tramos que continúan afectados, total o parcialmente, por cortes o restricciones al tráfico, presentada por el G.P. Socialista.
- 13-26/APC-000066. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre el estado actual de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 13-26/APC-000067. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre la situación actual de los consorcios de transporte metropolitano de Andalucía, presentada por el G.P. Socialista.
- 13-26/APC-000344. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre la situación actual de los consorcios metropolitanos de transportes de Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

13-26/POC-000020. Pregunta oral relativa a actuaciones para mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en la carretera A-384, formulada por D. Ernesto Alba Aragón, del G.P. Por Andalucía.

13-26/POC-000277. Pregunta oral relativa a la recuperación del tranvía del Aljarafe (Sevilla), formulada por Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. José Nicolás Ayala Amate, D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Aurelio Aguilar Román y Dña. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

13-26/POC-000281. Pregunta oral relativa a los estudios para la creación de nuevas líneas de metro en Málaga, formulada por Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. José Nicolás Ayala Amate, D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Aurelio Aguilar Román y Dña. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

13-26/POC-000284. Pregunta oral relativa a las autovías A-474, Almonte-Hinojos, y A-494, Mazagón-Matalascañas (Huelva), formulada por Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. José Nicolás Ayala Amate, D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Aurelio Aguilar Román y Dña. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

13-26/POC-000288. Pregunta oral relativa a la carretera A-2231, Barbate-Zahara de los Atunes (Cádiz), formulada por Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. José Nicolás Ayala Amate, D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José Aurelio Aguilar Román y Dña. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

13-26/POC-000312. Pregunta oral relativa al área logística de Majarabique, formulada por D. Jesús Manuel Estrella Martínez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Susana Rocío Cayuelas Porras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Catalina Montserrat García Carrasco, Dña. Celia Santiago Buendía, D. Juan Antonio Márquez Lancha, D. Manuel Guzmán de la Roza y D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular de Andalucía.

13-26/POC-000313. Pregunta oral relativa a la A-378, formulada por D. Jesús Manuel Estrella Martínez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Susana Rocío Cayuelas Porras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Catalina Montserrat García Carrasco, Dña. Celia Santiago Buendía, D. Juan Antonio Márquez Lancha, D. Manuel Guzmán de la Roza y D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular de Andalucía.

13-26/POC-000314. Pregunta oral relativa al balance del PITMA 2030, formulada por D. Jesús Manuel Estrella Martínez, Dña. Jessica Trujillo Pérez, Dña. Susana Rocío Cayuelas Porras, Dña. María Beatriz Jurado Fernández de Córdoba, Dña. Catalina Montserrat García Carrasco, Dña. Celia Santiago Buendía, D. Juan Antonio Márquez Lancha, D. Manuel Guzmán de la Roza y D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular de Andalucía.

13-26/POC-000334. Pregunta oral relativa a la mejora de las conexiones de la Ciudad Industrial, Tecnológica y Área de Innovación (CITAI) de Escúzar, en Granada, formulada por Dña. Beatriz Sánchez Agustino, del G.P. Vox en Andalucía, Dña. Noelia María Campos Rodríguez, del G.P. Vox en Andalucía, D. Ricardo López Olea.

13-26/POC-000335. Pregunta oral relativa a la mejora de las conexiones con la provincia de Jaén, formulada por Dña. Beatriz Sánchez Agustino, Dña. Noelia María Campos Rodríguez y D. Benito Morillo Alejo, del G.P. Vox en Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

13-26/PNLC-000001. Proposición no de ley relativa a garantizar los derechos laborales de la plantilla del metro de Granada, presentada por el G.P. Por Andalucía.

13-26/PNLC-000030. Proposición no de ley relativa a exigir al Gobierno de la nación la ejecución de las infraestructuras estatales pendientes en la provincia de Cádiz: tercer carril de la AP-4, desdoblamiento de la N-IV, mejora de las conexiones con Algeciras, electrificación y alta velocidad ferroviaria y conexión con las áreas logísticas, presentada por el G.P. Vox en Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las quince horas, cincuenta y nueve minutos del día siete de octubre de dos mil veintiséis.

COMPARECENCIAS

13-26/APC-000411, 13-26/APC-000342, 13-26/APC-000343, 13-26/APC-000065 y 13-26/APC-000066. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre las actuaciones realizadas para reparar los daños ocasionados por el tren de borrascas registrado a principios de 2026 y el avance de los planes en ejecución destinados a la conservación, reparación y mejora de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía (pág. 7).

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. Verónica Pérez Fernández, del G.P. Socialista.

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

13-26/APC-000067 y 13-26/APC-000344. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre la situación actual de los consorcios metropolitanos de transportes de Andalucía (pág. 29).

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.

Dña. Jessica Trujillo Pérez, del G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

13-26/POC-000020. Pregunta oral relativa a actuaciones para mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en la carretera A-384 (pág. 52).

Intervienen:

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

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

13-26/POC-000277. Pregunta oral relativa a la recuperación del tranvía del Aljarafe (Sevilla) (pág. 55).

Intervienen:

D. Rafael Alfonso Recio Fernández, del G.P. Socialista.

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

13-26/POC-000281. Pregunta oral relativa a los estudios para la creación de nuevas líneas de metro en Málaga (pág. 58).

Intervienen:

D. José Aurelio Aguilar Román, del G.P. Socialista.

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

13-26/POC-000284. Pregunta oral relativa a las autovías A-474, Almonte-Hinojos, y A-494, Mazagón-Matalascañas (Huelva) (pág. 61).

Intervienen:

D. Mario Jesús Jiménez Díaz, del G.P. Socialista.

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

13-26/POC-000288. Pregunta oral relativa a la carretera A-2231, Barbate-Zahara de los Atunes (Cádiz) (pág. 64).

Intervienen:

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

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

13-26/POC-000312. Pregunta oral relativa al área logística de Majarabique (pág. 67).

Intervienen:

Dña. Susana Rocío Cayuelas Porras, del G.P. Popular de Andalucía.

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

13-26/POC-000313. Pregunta oral relativa a la A-378 (pág. 69).

Intervienen:

Dña. Susana Rocío Cayuelas Porras, del G.P. Popular de Andalucía.

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

13-26/POC-000314. Pregunta oral relativa al balance del PITMA 2030 (pág. 71).

Intervienen:

Dña. Catalina Montserrat García Carrasco, del G.P. Popular de Andalucía.

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

13-26/POC-000334. Pregunta oral relativa a la mejora de las conexiones de la Ciudad Industrial, Tecnológica y Área de Innovación (CITAI) de Escúzar, en Granada (pág. 74).

Intervienen:

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

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

13-26/POC-000335. Pregunta oral relativa a la mejora de las conexiones con la provincia de Jaén (pág. 77).

Intervienen:

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

13-26/PNLC-000001. Proposición no de ley relativa a garantizar los derechos laborales de la plantilla del metro de Granada (pág. 79).

Intervienen:

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

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

Dña. Noelia María Campos Rodríguez, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Francisco Cuenca Rodríguez, del G.P. Socialista.

Dña. Celia Santiago Buendía, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación de los puntos 1, 2 y 4: rechazados por 6 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

Votación del punto 3: rechazado por un voto a favor, 10 votos en contra, 5 abstenciones.

13-26/PNLC-000030. Proposición no de ley relativa a exigir al Gobierno de la nación la ejecución de las infraestructuras estatales pendientes en la provincia de Cádiz: tercer carril de la AP-4, desdoblamiento de la N-IV, mejora de las conexiones con Algeciras, electrificación y alta velocidad ferroviaria y conexión con las áreas logísticas (pág. 89).

Intervienen:

Dña. Noelia María Campos Rodríguez, del G.P. Vox en Andalucía.

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

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

D. Antonio Saldaña Moreno, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación: aprobada por 10 votos a favor, 5 votos en contra, una abstención.

Se levanta la sesión a las veinte horas, dieciséis minutos del día siete de octubre de dos mil veintiséis.

13-26/APC-000411, 13-26/APC-000342, 13-26/APC-000343, 13-26/APC-000065 y 13-26/APC-000066. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre las actuaciones realizadas para reparar los daños ocasionados por el tren de borrascas registrado a principios de 2026 y el avance de los planes en ejecución destinados a la conservación, reparación y mejora de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy buenas tardes a todos.

Iniciamos... Nos dice el secretario que tenemos *quorum* ya..., perdón, el letrado, que tenemos *quorum* ya más que suficiente. Por lo tanto, les doy a todos la bienvenida.

Iniciamos esta comisión con la primera solicitud de comparecencia. Es una solicitud agrupada, acerca de la ejecución de los planes destinados a conservación y reparación de mejora de red de carreteras y los daños ocasionados por el tren de borrascas en las carreteras de Andalucía.

Señor consejero, tiene usted la palabra por un tiempo máximo de quince minutos.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señorías, pues comparezco hoy para informarles sobre una de las líneas de actuación más importantes que el Gobierno de Juanma Moreno viene desarrollando desde que llegó a la Junta de Andalucía, pero que, sin embargo, en ocasiones pasa desapercibida frente a las grandes obras o los nuevos corredores de alta capacidad. Y me refiero, señorías, a la conservación de carreteras. Las infraestructuras viarias no se miden únicamente por los kilómetros que se construyen, sino también por la capacidad de mantenerlas en condiciones óptimas de seguridad, funcionalidad y servicio a largo plazo. La red de carreteras de Andalucía constituye uno de los principales patrimonios públicos de nuestra comunidad, motivo este más que suficiente para invertir en ella y colocarla en el centro de nuestras políticas. Unas carreteras seguras, modernas, eficientes y en perfecto estado de conservación son sinónimo de futuro y desarrollo tanto social como económico. Señorías, estamos hablando de más de 10.500 kilómetros de carreteras que conectan ciudades, pueblos, polígonos industriales, puertos, hospitales, centros educativos y explotaciones agrícolas. Una red que, en definitiva, es esencial para la cohesión territorial y para la actividad económica de Andalucía.

Señorías, es importante no pasar por alto la situación en que este Gobierno se encontró las carreteras en el año 2019. Al llegar a la Junta de Andalucía teníamos ante nosotros una red viaria que arrastraba años de insuficiencia inversora. Para nuestra sorpresa, durante mucho tiempo, la conservación de carreteras estaba considerada como un gasto, cuando en realidad es una inversión imprescindible. Y el resultado no fue otro que el deterioro progresivo de firmes estructuras, elementos de seguridad vial y equipamientos asociados que exigían una respuesta inmediata y sostenida en el tiempo. Una respuesta, por tanto, y un mantenimiento que brilló por su ausencia durante los últimos gobiernos autonómicos antes del 2019.

Ante tal panorama, supimos que era necesario y urgente situar la conservación como una prioridad estratégica en la política de carreteras. Y así lo hemos hecho. Desde entonces hemos desarrollado un trabajo continuado en el tiempo que nos ha permitido recuperar la capacidad de mantenimiento de la red autonómica. Este esfuerzo se ha traducido en una mejora progresiva del estado de las carreteras y en una mayor seguridad para los usuarios. Un hito fundamental de esta estrategia ha sido la renovación de los 36 contratos de conservación integral que estaban caducados en el 2019, a los que hay que sumarles los contratos específicos de señalización y marcas viales, así como los programas de aforo y de seguridad vial. Gracias a ello, ahora contamos con una estructura moderna de gestión que garantiza una respuesta rápida ante incidencias, así como con la vigilancia permanente de la red y la ejecución de actuaciones preventivas y correctivas en todo el territorio andaluz.

Pero, señorías, mantener una red de más de 10.500 kilómetros exige esfuerzo, responsabilidad, tener capacidad de gestión, como así lo está demostrando el Gobierno andaluz, y, por supuesto, seguir avanzando en esta línea. Es por ello por lo que estamos evolucionando hacia contratos integrales de nueva generación, contratos que incorporan nuevos criterios de eficiencia, innovación, tecnología, digitalización y adaptación al cambio climático.

El compromiso del Gobierno andaluz para los próximos años es firme: garantizar una inversión mínima de 150 millones de euros anuales en conservación, seguridad vial y mantenimiento de la red autonómica, cantidad a la que hay que añadirle los recursos procedentes de los fondos europeos destinados a la reparación de estructuras y actuaciones de mejora de seguridad vial.

Señorías, adaptar las carreteras a las inclemencias meteorológicas responde a una realidad cada vez más evidente, y es que las infraestructuras viarias sufren con intensidad creciente los efectos de fenómenos meteorológicos extremos, como las lluvias torrenciales, las inundaciones, los desprendimientos y los procesos erosivos. Estos generan daños que requieren una capacidad de respuesta inmediata por parte de las administraciones públicas. En este contexto, precisamente, se enmarca uno de los programas más importantes que estamos desarrollando en la actualidad, el Plan Andalucía Actúa.

Como sus señorías conocen, el tren de borrascas registrado durante los primeros meses de 2026 provocó importantes afecciones en distintos puntos de las carreteras de Andalucía. La dimensión de los daños exigía una respuesta extraordinaria y coordinada, así que desde el Gobierno andaluz actuamos con diligencia y pusimos en marcha el Plan Andalucía Actúa, destinado a recuperar las infraestructuras afectadas, reforzar su resiliencia y mejorar su comportamiento frente a futuros episodios extremos. Un programa que cuenta con una inversión de 278 millones de euros, para recuperar la red viaria andaluza.

Señorías, es la primera vez en la historia de Andalucía en que se había movilizado un montante de estas características para hacer frente a las consecuencias de fenómenos meteorológicos adversos sobre las carreteras autonómicas. Si hay una actuación que refleja mejor que ninguna la capacidad de respuesta de la Junta Andalucía ante situaciones extraordinarias, esa es el Plan Andalucía Actúa. Las intensas borrascas de este pasado invierno provocaron daños sin precedentes en numerosos puntos de la red de carreteras de Andalucía, deslizamientos de laderas, hundimientos de plataformas, colapso de drenajes, desprendimientos y daños estructurales afectaron a decenas de carreteras repartidas por toda nuestra comunidad autónoma.

Ante esta situación, el Gobierno andaluz actuó con rapidez, movilizando recursos técnicos, humanos y económicos para recuperar la normalidad cuanto antes. Y el resultado de este esfuerzo, de este plan, a través del cual estamos atendiendo 46 actuaciones de emergencia, distribuidas en las ocho provincias andaluzas. La dimensión de este esfuerzo se aprecia también en la distribución presupuestaria. Durante el 2026 se concentran inversiones por valor de 236 millones de euros, mientras que en el 27 se prevén 42 millones de euros, garantizando así la culminación de todas las actuaciones previstas. Señorías, en el mes de septiembre, el plan presenta ya una ejecución superior a los 168 millones de euros, alcanzando un grado de ejecución del 60 %, una cifra especialmente significativa si tenemos en cuenta la complejidad técnica de muchas de estas intervenciones actualmente en marcha, solo en un mes más de 55 millones de euros.

La provincia que concentra el mayor volumen de inversores es Cádiz, con más de 100 millones de euros, destinados a 11 actuaciones distintas. Se trata de una de las provincias más afectadas por los temporales, especialmente la sierra de Grazalema, Campo de Gibraltar, La Janda y diversos corredores estratégicos de la red autonómica.

Por su parte, Málaga ha contado con una inversión cercana a 47 millones de euros, repartidos en nuevas actuaciones de emergencia, la mayoría de ellas vinculadas a la estabilización de taludes, reposición de drenaje y recuperación de carreteras de montaña afectadas por las intensas precipitaciones.

En lo que respecta a Jaén, se están ejecutando siete actuaciones, que movilizan más de 37 millones de euros, y cabe destacar importantes obras en la red del Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas, así como actuaciones específicas en la carretera A-6204, donde dos contratos representan niveles de ejecución del 97 y del cien por cien, respectivamente.

Igual de relevante es el caso de Granada, con más de 33 millones de euros destinados a la recuperación de infraestructuras dañadas en Sierra Nevada, La Alpujarra y diversas zonas del área metropolitana y del norte provincial. Destaca especialmente la actuación en el corredor de Sierra Nevada y los accesos a Pradollano, una infraestructura crítica para la movilidad y la actividad económica de la provincia.

Pero el Plan Andalucía Actúa es más que un programa de reparación, es una apuesta por la seguridad vial, por la protección del patrimonio público, por la resiliencia de nuestras infraestructuras. Es la demostración de que Andalucía dispone hoy de capacidad técnica, financiera y organizativa para responder con eficacia ante situaciones excepcionales. Y es sobre todo la garantía de que cada euro invertido servirá para disponer de una red viaria más segura, más moderna y mejor preparada para afrontar los desafíos del futuro.

Señorías, si el Plan Andalucía Actúa representa la respuesta excepcional del Gobierno andaluz ante los daños provocados por los fenómenos meteorológicos extremos, por otra parte, el Plan Extraordinario de Asfaltados constituye la gran apuesta estratégica para recuperar la calidad estructural de la red de carreteras de Andalucía y garantizar unas condiciones óptimas de seguridad y confort para los usuarios. Las carreteras son infraestructuras sometidas a una utilización permanente. El paso continuo de vehículos, el tráfico pesado, los accidentes, los fenómenos meteorológicos y el propio envejecimiento de los materiales generan un deterioro progresivo que exige actuaciones periódicas de conservación y rehabilitación. En determinados casos, este deterioro alcanza tal magnitud que ya no resulta suficien-

te el mantenimiento ordinario y es necesario intervenir de forma integral sobre la estructura del firme. Precisamente esta necesidad es la que dio origen al Plan Extraordinario de Asfaltados, impulsado por la Consejería de Fomento y Movilidad. Este ambicioso programa ha supuesto una apuesta sin precedentes por la conservación de las carreteras andaluzas, convirtiéndose en el mayor esfuerzo inversor en rehabilitación de firmes acometido por nuestra comunidad autónoma en las últimas décadas.

El Plan Extraordinario de Asfaltados cuenta con una dotación de más de 151 millones de euros durante el periodo 2026-2027 y permitirá actuar sobre más de 1.000 kilómetros de carreteras autonómicas. Está compuesto por 16 contratos, distribuidos en dos lotes por cada provincia. Y esto nos ha permitido una actuación equilibrada en todo el territorio andaluz, adaptándola a las necesidades específicas de cada zona. Estamos hablando de una operación sin precedentes, que tendrá efectos directos sobre la seguridad vial, la comodidad de la circulación y la competitividad económica de Andalucía. Las actuaciones previstas incluyen rehabilitaciones estructurales completas, refuerzos de firme, renovaciones superficiales, mejoras de drenaje, reposición de señalización horizontal y adecuación de elementos complementarios de la carretera. Los datos de ejecución confirman que el plan avanza a buen ritmo. De hecho, el sector está respondiendo de forma muy positiva y ya hemos ejecutado más del 50 % de la inversión prevista. Este avance se traduce en resultados concretos: ya hemos asfaltado más de 500 kilómetros de carretera.

Este plan tiene, además, una importante dimensión territorial: ninguna provincia queda al margen de esta inversión histórica. Y tengo que destacar que los beneficios serán especialmente importantes para el mundo rural. Precisamente, muchas de las carreteras incluidas en el programa constituyen la principal vía de acceso a municipios, áreas agrícolas y zonas industriales. Mejorar estos itinerarios significa reforzar la cohesión territorial, facilitar la actividad económica y contribuir a fijar población en numerosos municipios. Desde las carreteras de montaña de Granada y Jaén hasta los grandes corredores de Cádiz, Sevilla o Málaga, pasando por Córdoba, Huelva o Almería, todas las provincias se benefician de una estrategia común destinada a mejorar el estado general de la red autonómica.

Pero el plan incorpora, además, un elemento innovador especialmente relevante: el compromiso con la economía circular y la sostenibilidad ambiental. Las empresas adjudicatarias deben reutilizar, al menos, el 50 % del material procedente del fresado de los firmes retirados, incorporándolos nuevamente en las mezclas bituminosas empleadas en la construcción de nuevos pavimentos. De esta forma, se reducen residuos, se optimiza el uso de recursos naturales y se fomenta un modelo más sostenible de conservación de infraestructuras. Esto pone de manifiesto que el Plan Extraordinario de Asfaltados representa una actuación transformadora, porque con él no solo reparamos carreteras, sino que Andalucía protege su patrimonio público, mejora la movilidad de sus ciudadanos y garantiza que la red viaria autonómica continúe siendo un instrumento de progreso, vertebración territorial y generación de oportunidades para las próximas décadas. En definitiva, esta actuación constituye una de las inversiones más rentables que pueda acometer una Administración pública.

Señorías, es conveniente dejar claro que, cuando hablamos de conservación, no hablamos únicamente de asfalto, sino que también hablamos de seguridad vial, de igualdad de oportunidades o de garantizar que cualquier ciudadano pueda desplazarse en condiciones adecuadas, con independencia del lu-

gar donde resida. La conservación de carreteras constituye hoy una auténtica política social y territorial. Una carretera en buen estado reduce tiempos de viaje, mejora la accesibilidad de los servicios públicos, favorece la competitividad empresarial y contribuye a salvar vidas. Por eso, este Gobierno andaluz seguirá manteniendo una apuesta firme por esta materia. Lo hacemos mediante una planificación rigurosa, una inversión sostenida y una ejecución que ya está dando resultados visibles sobre el conjunto de la red autonómica.

El Plan Andalucía Actúa y el Plan Extraordinario de Asfaltados representan la mejor demostración de este compromiso. Entre ambos programas estamos movilizand más de 428 millones de euros para recuperar, modernizar y reforzar nuestras carreteras.

Señorías —voy concluyendo—, con los planes estratégicos que estamos desplegando en esta legislatura, el Gobierno de Juanma Moreno va a movilizar una inversión histórica de más de 1.000 millones de euros para transformar, modernizar y garantizar la seguridad de nuestras carreteras, una inversión sin precedentes desde el inicio de nuestra historia autonómica. Esa es la realidad incontestable de nuestra gestión: vertebrar el territorio, proteger a los ciudadanos y contribuir al futuro de nuestra tierra.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Continuamos ahora con el debate en los grupos de menor a mayor, iniciando con el Grupo Por Andalucía. Señor Alba, por un tiempo máximo de hasta siete minutos, tiene la palabra.

El señor ALBA ARAGÓN

—Muchas gracias, presidenta.

Y gracias, consejero, por la intervención y las líneas estratégicas que nos trae aquí.

Yo quiero comenzar esta intervención con una afirmación que, seguramente, el señor consejero y el resto estemos de acuerdo, y es que el transporte es un derecho esencial; un derecho. Lo es porque permite acceder a otros derechos. Igual que hablamos del derecho a la sanidad, a la educación, a los servicios sociales o a la justicia, tenemos que hablar también del derecho de una persona a poder llegar a un centro educativo, a un hospital, a su puesto de trabajo o a un servicio público, o simplemente a encontrarse con otras personas. Porque el objetivo no debería de ser que las personas tengan que desplazarse cada vez más, durante más tiempo y a mayores distancias. El objetivo debería de ser justamente lo contrario. Deberíamos de preguntarnos cómo conseguimos que una persona pueda acceder a más bienes, más servicios y más oportunidades sin tener que recorrer cada vez más kilómetros. Y aquí aparece una cuestión fundamental: el modelo de transporte.

Andalucía ha construido durante décadas una parte muy importante de su política territorial alrededor de la carretera y el vehículo privado. Y, mientras tanto, el transporte público, el ferrocarril, los desplazamientos peatonales, la bicicleta han ocupado muchas veces un papel secundario. Es verdad

que los actuales planes de transporte de la Junta incorporan objetivos de reducción del vehículo privado, incremento de los desplazamientos no motorizados y mejora del transporte público. Pero también hay que mirar cuando una persona que vive en un municipio pequeño necesita desplazarse para estudiar, trabajar, acudir al médico, hacer una gestión administrativa, muchas veces sigue dependiendo del vehículo privado. Y eso no es libertad de elección, porque cuando no existe una alternativa pública suficiente, tener coche deja de ser una opción y se convierte en una necesidad. Y eso tiene una consecuencia social evidente: quien tiene recursos puede asumir esa necesidad, quien no los tiene, tiene más dificultades para acceder a los servicios y a las oportunidades.

Por eso, desde Por Andalucía, defendemos una jerarquía clara: primero, caminar; luego, la bicicleta y otros modos de movilidad activa; un transporte público colectivo —especialmente el ferrocarril, que vertebrará además el territorio—, y la carretera —que es lo que nos trae aquí hoy—; el transporte luego ya marítimo, aéreo, etcétera. Pero no pueden ser todos tratados como si tuvieran la misma función dentro de un modelo sostenible, porque no consumen lo mismo, no emiten lo mismo y no producen las mismas consecuencias ambientales. Y aquí tenemos que hablar necesariamente —es importante— de cambio climático. No estamos hablando ya de una cuestión abstracta ni de una previsión para dentro de treinta años. En el invierno del 2025-2026, Andalucía sufrió una sucesión extraordinaria de borrascas y episodios de precipitaciones intensas. Y cuando ocurre esto, evidentemente, tenemos que reparar las carreteras, puentes, taludes, las comunicaciones. Pero hay una segunda pregunta: ¿estamos reconstruyendo las mismas infraestructuras que teníamos o estamos preparándolas para el clima que ya tenemos? Porque reparar una carretera para volver a dejarla exactamente igual que antes puede solucionar el problema de hoy, pero no necesariamente soluciona el problema de mañana. La adaptación al cambio climático tiene que formar parte de la planificación de las infraestructuras. La Unión Europea ha establecido ya un objetivo de reducción neta de emisiones del 90 % para 2040 respecto a 1990, manteniendo el objetivo del 55 % para 2030 y la neutralidad climática en 2050. Por tanto, las políticas de transporte no pueden caminar en una dirección, mientras los compromisos climáticos caminan en otra. Y aquí yo creo que es también importante compaginar la cuestión estratégica de las carreteras con el ferrocarril. Andalucía necesita hablar mucho más de tren que de carretera, no solamente de grandes infraestructuras ferroviarias, también de cercanías, regionales, frecuencias, de personal, en materia de movilidad y de recuperar conexiones ferroviarias que fueron abandonadas y que hoy serían fundamentales para vertebrar nuestro territorio. Porque no podemos pedirle a la ciudadanía que abandone el vehículo privado si después no le ofrecemos una alternativa pública que funcione. No se puede pedir un cambio de comportamiento sin construir, previamente, una alternativa.

Y aquí también hay que hablar de la inversión pública. Las políticas de austeridad aplicadas durante determinados periodos tuvieron consecuencias sobre la inversión y sobre los servicios públicos de transporte. Porque mantener ciertas líneas, en este caso ferroviarias, no consiste únicamente en mantener una vía. También trabajadores, trenes, frecuencias. Deberíamos de recuperar una idea muy sencilla: el objetivo de una política de transporte no es mover más vehículos, el objetivo es garantizar que las personas puedan acceder a aquello que necesitan. Y eso significa cambiar nuestras prioridades. Significa planificar nuestras ciudades y nuestros territorios para reducir desplazamientos innecesarios, acercar

los servicios públicos a la población, apostar por caminar, por la bicicleta, reforzar el transporte público, recuperar y mejorar el ferrocarril.

Mantener las carreteras significa mantener las carreteras, pero, por supuesto, diseñándolas también para las condiciones climáticas que ya estamos experimentando. Y significa entender que transporte, territorio, vivienda, empleo, educación, sanidad y medio ambiente no son compartimentos estancos unos de otros. Forman parte de una misma política.

Por eso termino con la idea con la que empecé. No necesitamos que los andaluces se muevan más. Necesitamos que puedan acceder a más cosas moviéndose menos y en mejores condiciones. Máxima accesibilidad, mínima movilidad necesaria. Y un sistema de transporte público que garantice ese derecho, independientemente de donde viva una persona, de su edad o de sus recursos económicos. Ese creo yo que debería ser el objetivo de una verdadera política de transporte para Andalucía, independientemente, claro está, de las líneas estratégicas que ha marcado y de, evidentemente, que el arreglo de carreteras es importante, pero en cuestiones estratégicas.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias, señor Alba.

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Adelante Andalucía, la señora Blanco, por un tiempo máximo de siete minutos.

La señora BLANCO MUÑOZ

—Gracias, señor consejero, por sus líneas y por comparecer en la comisión.

Bueno, las borrascas de principios de año fueron excepcionales, como bien ha dicho. Hubo datos de precipitación, daños e incidencias que lo acreditan, y no vamos a negarlo. Pero, precisamente por eso, yo creo que tenemos derecho a exigirle que separemos lo extraordinario de lo que ya estaba mal, que separemos la emergencia de una planificación previa, y los anuncios, de la ejecución real. Esta es la segunda vez que digo esto.

Porque ustedes construyen su relato alrededor de la emergencia ahora, pero queremos saber cuánto de lo que hoy se presenta como consecuencia de las borrascas es realmente consecuencia de las borrascas, y cuánto es el resultado de años de conservación insuficiente.

Sus datos, sus propios datos: el 5 de marzo la consejera de entonces, previa a usted, dijo en esta misma comisión que un 30 % de las obras de emergencia estarían terminadas en cuatro meses. Ese plazo venció a principios de julio. Y el 8 de septiembre, seis meses después, la Junta informó que, de 46 contratos, había tres obras terminadas y otras 13 próximas a terminar, que se habían ejecutado 114 millones de los 277,8. Es decir, que hace un mes quedaba por ejecutar aproximadamente el 60 % del importe. En esa misma comparecencia de marzo, la consejera afirmó que casi el 40 % de la red, más de 4.000 kilómetros, necesitaba una actuación inmediata cuando llegó este Gobierno —repito, cuando llegó este

Gobierno—, que 32 de los 35 contratos de conservación estaban caducados o a punto de caducar, por lo que se invirtieron 221 millones en renovarlos. Esos son los datos que he encontrado.

Siete años después, nos preguntamos cuántos de esos más de 4.000 kilómetros siguen hoy necesitando esta actuación inmediata. Si la red llegó a las borrascas con carencias, que ustedes mismos reconocían, pues la lluvia agravó una situación que en muchos puntos ya era deficiente. El episodio extraordinario entonces no puede borrar años de gestión ordinaria.

Presentan como un mérito que la inversión en obras de emergencia haya sido 16 veces superior a la media de los ocho años anteriores, pero esa cifra también tiene otra lectura. Si se multiplica por 16 el gasto tramitado por emergencia, pues también deberíamos multiplicar por 16 la exigencia de transparencia en los contratos.

Nos preguntamos si la emergencia, en la vía de contratación, es la excusa para reconstruir la red que llevaba años necesitando esa conservación. Si usamos un procedimiento excepcional, pues la obligación de fiscalizar aumenta, no decrece.

Nos preguntamos si existe una concentración significativa de adjudicatarios de todos estos contratos. No es que recibir un contrato de emergencia implique una irregularidad, pero, efectivamente, hay una acumulación de contratos con esta excepcionalidad.

Y bueno, yo he estado haciendo cuentas con las cifras. El Plan Andalucía Actúa está dotado con 1.780 millones, si no me equivoco. En marzo dijo la anterior consejera que 535 se destinaban a reparar carreteras autonómicas. El Consejo de Gobierno autoriza entonces 266,3 millones para obras de emergencia. Y la suma de las cifras por provincia que dio la consejera después rondaba unos 283 millones. Sumando los contratos dan 277,8. Y yo, haciendo cuentas, como que no me coincidía ninguna cifra, porque en los contratos no coinciden las cifras de presupuesto.

Bueno, y también la consejera anunció una segunda fase de 222 millones para reforzar los firmes. Y nos preguntamos cuántos de esos firmes están licitados y adjudicados y en qué estado están.

Y luego le voy a poner un ejemplo que es un poco sangrante, ¿no?, de esta ordinalidad, digamos, y de la emergencia. La A-480 entre Jerez y Sanlúcar, que lleva años con una señalización amarilla de 60 kilómetros por hora y es una autovía de 100, ¿no? En febrero, el presidente Moreno Bonilla anunció que en junio se licitaría el contrato del proyecto de obra, que la autovía se iba a rehacer prácticamente por completo. Se ha hecho obra varias veces, no hay manera. Una consignación de más de 25 millones, dijo el señor presidente Moreno Bonilla. Se supo que el presupuesto de 2026 ya contemplaba una intervención en esa vía. El problema ya existía antes de la lluvia. Y, pues eso, la propia vía lleva años con hundimientos y desniveles. La Junta en este momento, o en verano, estaba haciendo sondeos geotécnicos, he visto, ultimaba un anteproyecto. En fin, mi pregunta es básicamente: ¿se ha licitado ese contrato? ¿Cuándo va a comenzar la obra? ¿Cuál es hoy su presupuesto?

Bueno, señor consejero, no cuestionamos que haya llovido de forma extraordinaria, tampoco que haya que reparar de forma extraordinaria, pero cuestionamos que la lluvia pueda convertirse en la explicación extraordinaria para un montón de problemas ordinarios que durante años no se han solucionado. No puede la excepcionalidad dejar en un segundo plano una responsabilidad ordinaria, digamos, de conservar esta red pública.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Gracias, señora Blanco.

Continuamos. Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra la señora Sánchez Agustino.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, muchas gracias por su comparecencia, por darnos los datos tan detallados que nos ha dado.

Le quiero recordar que en la anterior comisión hablábamos de las necesidades de nuevas infraestructuras, pero también de mejorar las existentes. Le comentaba, señor consejero, el déficit de las inversiones en legislaturas anteriores. Luego también, ante la falta de inversión del Gobierno de España, cómo la Junta de Andalucía tenía que responder; la mejora de nuestra principal vía, la A-92; esos fondos europeos que no podemos dejar escapar; pero también de las vías secundarias, seguir desarrollando esa red viaria, mejorarla, ampliarla, porque consideramos que es básica para impulsar la economía, además de la vertebración territorial. Por supuesto, priorizar obras con importante retraso y actualizar proyectos, pero siempre acabábamos en ese estado de mantenimiento, y esa necesidad no solo de nuevas plataformas reservadas, intercambiadores de transporte y estaciones, sino también de esas carreteras que han sufrido no solo esas tormentas que hablábamos, sino también un deterioro de muchos años sin la conservación adecuada.

Y también hablábamos del estado de nuestras carreteras, del mantenimiento adecuado y de la seguridad vial necesaria. Vamos a insistir muchísimo en eso. Y así acabábamos hablando de los contratos de conservación y, por supuesto, de la seguridad vial, no solo de las vías importantes, sino también de esa red secundaria.

Y es que hablar de carreteras es hablar del día a día de millones de ciudadanos, de millones de personas, de su trabajo, de sus oportunidades y de su seguridad. Y de ahí la importancia de que la red de carreteras no solo esté bien planificada, diseñada y construida, sino que también esté en buen estado.

Es esencial visualizar primero, creemos nosotros, qué dimensión tiene la red de carreteras de Andalucía y cómo se distribuyen las competencias entre las distintas administraciones. Y, según el PITMA, Andalucía cuenta con más de 23.000 kilómetros de carreteras en total. Y lo que vemos es que dependen unos 10.500 kilómetros de la Junta, unos 3.450 kilómetros del Estado y más de 9.000 kilómetros de diputaciones y ayuntamientos. Y esa es realmente la red de carreteras que sufrimos o disfrutamos los ciudadanos, andaluces y los que nos visitan.

Es decir, la Junta mantiene tres veces más kilómetros que el Estado en Andalucía. Y creemos que no solo ese dato es importante, que también es importante conocer que es la segunda red autonómica más extensa de España.

Pero me gustaría pasar de esos números grandes a lo pequeño, de las grandes dimensiones a las dimensiones de las pequeñas carreteras, me refiero a esa Andalucía rural —usted lo ha mencionado— en la que quedan, por cierto, más de 1.000 kilómetros de carreteras secundarias con menos de cinco me-

tros de calzada. Y eso, pues también nos preocupa, no solo su conservación, sino también la situación de estas carreteras. Es la red de interior y es la red de esos pueblos que se despueblan.

Desde el Grupo Parlamentario de Vox en Andalucía consideramos fundamental mejorar esa red de conexión entre poblaciones para vertebrar Andalucía. Y creemos que es nuestra obligación darles oportunidades a esas pequeñas poblaciones y que está en nuestra mano.

Y tenemos que ser honestos, tenemos que ser honestos con nosotros mismos, tenemos que ser honestos con los ciudadanos. Y nos vemos en la obligación, desde Vox, de exigirle, señor consejero, que su máxima sea conservar antes que anunciar y anunciar solo si de verdad se va a inaugurar algo. La verdad es que nosotros eso sí que lo esperamos de usted, estamos convencidos.

Y, por otro lado, también queremos que explique cuáles son sus prioridades con criterios técnicos públicos, siniestralidad, intensidad de tráfico, estado del firme, es decir, que podamos analizar y estudiar con datos encima de la mesa esas prioridades que usted nos va comentando.

Por supuesto, todo esto nos lleva —y usted lo ha mencionado— a la importancia de los contratos de conservación. Lo ha repetido en numerosas ocasiones, no lo voy a repetir yo, lo que se encontró en 2019. Ahora, siete años después, pues queremos conocer cuáles son sus prioridades también en el asunto de los contratos de conservación, porque de nada sirve construir nuevas carreteras si no las conservamos.

Y me gustaría hacer también un análisis de situación de lo que hemos vivido en los últimos años con un Gobierno, el de Pedro Sánchez, que ha abandonado totalmente Andalucía. Porque España funciona hoy en día, en 2026, con los presupuestos de 2023, prorrogados por tercera vez, y, sin presupuesto no hay inversión nueva. Así es que la red estatal en Andalucía está congelada por decisión política, la decisión política del peor Gobierno que España podía tener.

Y el Gobierno de Pedro Sánchez no solo no ha invertido lo necesario para que Andalucía avance, sino que tampoco ha conseguido que Europa haga todo lo que Europa puede hacer, todo lo que nos puede dar. Podemos hablar del corredor mediterráneo, de los tramos de AVE que no llegan, como el de Huelva-Sevilla, de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, el tren litoral de la Costa del Sol, etcétera. Y tenemos que reconocer que el Gobierno de la Junta de Andalucía, pues, constantemente se ve obligado a presionar al Gobierno de España para intentar mejorar esta situación.

En definitiva, infraestructuras necesarias, también mejoras necesarias de esas infraestructuras. Tenemos que conseguir que provincias como Jaén dejen de ser un agujero negro y que provincias como Granada con Almería sigan desconectadas. Y hablábamos también de la conexión de alta velocidad.

Y si hablamos de carreteras, pues, señor consejero, tenemos que hablar de la A-32, Linares-Albacete; de la A-83, la conexión de Huelva; la A-81, la autovía Badajoz-Córdoba-Granada. Pero también tenemos que asumir las propias. Rápidamente, no solo tenemos que ejecutar, también conservar, y tenemos pendientes, pues, tramos en la autovía del Olivar, en el tramo Baza-Purchena, la A-334, la autovía de Iznalloz y algunas más.

Le vamos a seguir insistiendo en saber qué tiene usted pensado para estas carreteras, porque tenemos mucho por delante que construir y que conservar.

Y finalizo, señor consejero, haciéndole dos preguntas: ¿qué acciones tiene previstas para exigir al Estado el cumplimiento de las actuaciones pendientes? Ahora ya, pues, nos vemos en una situación de

un nuevo Gobierno que llegará. Pero, bueno, la pregunta la dejo encima de la mesa. ¿Y qué obras tiene previsto culminar y qué nuevos proyectos se van a poner en marcha con los nuevos presupuestos de la Junta de Andalucía?

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, gracias, señora Sánchez.

Tiene la palabra, por parte del Grupo Socialista, la señora Pérez.
Adelante.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Señor consejero, gracias por la información.

Señorías, debatimos hoy un debate que, aunque pueda parecer frío, aunque pueda parecer que está alejado de la gente, en realidad las carreteras, al final, las infraestructuras tienen también rostro porque afectan a la vida de las personas, de los andaluces y de las andaluzas, la hacen más fácil porque todos necesitamos de una carretera, de un medio, en definitiva, para poder llegar a nuestros trabajos, al colegio, a llevar a nuestros niños o al centro de salud. En definitiva, las carreteras también hablan de la vida de los andaluces y de las andaluzas.

Y es cierto que a todos hace unos meses se nos quedó grabado los nombres de Leonardo y de Marta y, sobre todo, se nos quedaron grabados la desolación que dejaron a su paso: 12.000 familias desalojadas, pueblos incomunicados; de hecho, un pueblo entero, Grazalema, que fue evacuado por primera vez en la historia un pueblo entero, y más de 150 carreteras cortadas. La propia Junta de Andalucía contabilizó inicialmente 968 incidencias en la red autonómica, 968 incidencias, 150 carreteras cortadas.

Permítame que le diga, señor consejero, que me asombra que con esos datos, porque todos sabemos cómo fueron las lluvias y que fue un fenómeno extraordinario, también todos sabemos que si hubo ese grado de afectación en las infraestructuras autonómicas fue porque el grado de conservación que tenían no era el adecuado. Usted lo sabe porque era el viceconsejero en ese momento, no se lo voy a descubrir yo.

Nadie cuestiona, sin duda, la dimensión del fenómeno. Pero, sobre todo, lo que era necesario era la urgencia y la rapidez en actuar. Porque, efectivamente, estábamos hablando de devolver a la normalidad la vida en pueblos andaluces de miles de andaluces y de andaluzas.

Mire, desde el Grupo Socialista no vamos a perder tampoco ninguna oportunidad para hacer un reconocimiento público a todas esas personas profesionales de las distintas administraciones públicas que, desde luego, contribuyeron y trabajaron a destajo, sin descanso, para poder recuperar la normalidad en todos nuestros pueblos y ciudades. Pero, una vez pasada la tormenta, una vez que se marcharon los focos, ¿qué? Porque también a todos se nos quedó grabado en la memoria ese álbum de fotos del señor Moreno Bonilla, ¿verdad?, que corrió a ponerse unas katiuskas y a meterse en el agua y en el fango has-

ta las rodillas para que toda Andalucía, unos meses antes de las elecciones, lo viéramos. Y anunció a bombo y platillo un plan, el plan Actúa, con 535 millones de euros, del que usted, siendo ya consejero, viene ahora, siete meses más tarde, a dar cuenta y que, sencillamente, yo le agradezco su intervención, pero que no me ha quedado claro nada de lo que han hecho. ¿Dónde están esos 535 millones de euros? ¿Los han invertido? Y si lo han hecho, ¿dónde? ¿Han recuperado la normalidad todas las carreteras autonómicas que se vieron afectadas por las borrascas? Le voy a responder, señor consejero: la respuesta es no. ¿Qué han hecho ustedes en estos siete meses? Porque lo importante en ese momento, señor consejero, no era la foto de Moreno Bonilla, no era que el presidente fuera con unas katiuskas a las zonas afectadas. Lo importante era la rapidez y la urgencia en dar respuestas que ustedes, aun siete meses más tarde, no les han dado.

Y mire, como sé que ahora el Grupo Popular lo sacará y la señora de Vox tiene esa obsesión con hablar del Gobierno de la nación, pues mire, le pondré el ejemplo: el Gobierno de la nación aprobó un plan de forma inmediata y, días más tarde de aquello, llegaron a Andalucía 7.000 millones de euros, 7.000, no los 500 que anunció Moreno Bonilla, 7.000 millones de euros del Gobierno de la nación que llegaron días más tarde a los afectados, en ayudas directas, a los agricultores, a los ganaderos, a las personas que habían visto cómo sus viviendas estaban afectadas, o incluso a los ayuntamientos para reparar los edificios municipales. Siete mil millones de euros, que llegaron unos días más tarde a las zonas afectadas, del Gobierno de la nación. Y del Plan Actúa, de los 535 millones de euros de Moreno Bonilla, el de las katiuskas y el del álbum de fotos, ¿dónde están? ¿Dónde están? Porque los andaluces seguimos sin verlos.

Si usted ahora hace una intervención —permítame, y se lo digo desde el respeto— absolutamente triunfalista, como la que acaba de hacer, sencillamente no la compartimos ni la entendemos. Las carreteras autonómicas están como están. Y usted, como consejero, debería saberlo, igual que lo sabemos todos. Están como están, están en un mal estado. Hubo tantas afectaciones porque no había una conservación y un mantenimiento. Y hombre, ha hablado usted de antes del 2019. Pero es que acaso las carreteras que había antes del 2019, ¿quién las hizo? ¿Cuántas autovías ha hecho Moreno Bonilla como presidente? ¿Cuántas ha inaugurado Moreno Bonilla como presidente? Ninguna, señor consejero, ninguna. Y ustedes, lo único que tenían que hacer era mantener lo que había y ni siquiera eso han sido capaces de hacerlo bien, señor consejero.

Porque..., concluyo, porque no tengo más tiempo, pero me gustaría que en su segunda intervención hiciera referencia a aquella proposición no de ley que trajimos ya, el Grupo Parlamentario Socialista, a esta comisión el 5 de marzo —que se aprobó, por cierto—, y en la que le pedíamos exactamente que nos dijera datos concretos, no que haga una intervención general. Nosotros queremos saber qué porcentaje de las actuaciones está realmente ejecutado, qué porcentaje de las carreteras está realmente ahora mismo hoy restablecido —porque podríamos hablarle de muchas de ellas que no lo están, señorita—. Y, por supuesto, de la prevención. ¿Qué se está cumpliendo? ¿Qué carreteras están ahora mismo en perfecto estado de revista, después de aquellas borrascas? Y queremos que haya un compromiso por su parte, señor consejero, no solo de reparar, sino también de mejorar.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Pérez.

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

El señor ESTRELLA MARTÍNEZ

—Sí, presidenta, gracias.

Buenas tardes, señor consejero.

Sin duda, comparecer hoy aquí para dar cuenta de los estados de carreteras, de la mejora, de la conservación, a petición propia del propio consejero, sin duda es un ejercicio de transparencia que aplaudimos y reconocemos desde el Grupo Parlamentario del Partido Popular.

Como bien se ha dicho, hablar de la red de carreteras es hablar de más de 10.500 kilómetros de carreteras; es hablar de la segunda red autonómica de España, de la columna vertebral que canaliza la movilidad de los andaluces; es hablar, por tanto, de vertebración territorial, de cohesión social, de progreso, de actividad económica. Y también es hablar de oportunidades para evitar la despoblación de los municipios rurales. Y también es hablar de seguridad vial, es hablar de vida, de personas; es hablar, en suma, de los proyectos de vida de los andaluces. Y, por tanto, causa tranquilidad el escuchar al consejero y comprobar cómo, dentro del Gobierno de Juanma Moreno, la red autonómica de carreteras es toda una prioridad estratégica y un compromiso que se traduce en más presupuestos —de 85 millones de euros heredados del Partido Socialista se ha subido a 325 millones de euros, casi cuatro veces más que en el 2018—; más planificación, al comprometer una inversión mínima de 150 millones de euros anuales entre el 2026 y el 2032; más seguridad jurídica y más seguridad vial, al renovar y mantener vigentes los 35 contratos de conservación, con un incremento presupuestario hasta los 210 millones de euros, que supone un 38 % más, y más garantías, porque, junto con lo que supone la inversión en conservación, se implementa con contratos de señalización, control de aforos y también con un Plan Extraordinario de Asfaltados, que es la mayor inversión en firme de los últimos veinte años, con más de 150 millones de euros de inversión, para poder intervenir en mil kilómetros de firme de carretera, de 137 carreteras.

Ahora bien, yo quisiera poner manifiesto esta realidad, esta priorización por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía, por parte del Gobierno de Juanma Moreno, con lo que ha supuesto el abandono al que el Partido Socialista sometió la red de carreteras y que tuvo consecuencias que hoy todavía arrastramos. Y digo bien: abandono. Porque no de otra forma se puede calificar el drástico recorte en conservación de carreteras —señorías, de 200 millones de euros en el 2008 a 85 millones de euros en el 2018, 115 millones de euros menos—, con claras consecuencias en un incremento de la siniestralidad —y no lo digo yo, lo dijo entonces la Dirección General de Tráfico, en el 2018—, con incremento de los accidentes con víctimas en las carreteras andaluzas, incrementándose hasta las 2.035 víctimas, lo cual supuso un incremento del 5 %. Pueden decir: «Un 5 % es poco». Fueron 102 víctimas más que el año anterior, precisamente por la falta de inversión en la conservación de carreteras.

Abandono socialista, porque también dejaron caducar las 35 concesiones para la conservación de carreteras y que muchos de ellos se tuvieron que solventar por procedimientos de emergencia. Abandono socialista porque la falta de inversión en la conservación también supuso un déficit de 1.000 millones de euros en la pérdida de valor patrimonial y de seguridad vial de las carreteras en Andalucía. Y abandono porque la auditoría que se hizo en el 2020 demostró que había en Andalucía más de 1.800 kilómetros en mal estado, como consecuencia de esa falta de inversión.

Es importante dimensionar el esfuerzo realizado en los últimos años, esa priorización estratégica, ese compromiso inversor y esa capacidad de gestión, porque es lo que puso de manifiesto que, cuando afrontamos el mayor desafío de la historia de Andalucía con el tren de borrascas, lo hicimos en mejores condiciones que hace ocho años, en la medida que afrontamos el peor episodio de temporales en décadas, con municipios que soportaron casi 580 litros por metro cuadrado, con más de 1.000 incidencias graves en unas 270 carreteras, con daños por importe de 535 millones de euros; una situación excepcional que afrontamos desde la prevención, la anticipación, la coordinación y la colaboración entre administraciones y con un plan —Andalucía Actúa—, con más de 1.800 millones de euros, para paliar necesidades de familias, de autónomos, agricultores, ganaderos, ayuntamientos y, por tanto, preparados para reactivar la economía y para paliar esos daños; un plan que no era futuro, sino presente; un plan que, para las carreteras andaluzas, ha supuesto una inversión de 280 millones de euros en obras de emergencia —16 veces más que lo que suponía la media en los últimos años—; 280 millones de euros para financiar la red de carreteras exclusivamente con financiación autonómica —cero euros del Gobierno de España—; 280 millones de euros para 46 actuaciones de emergencia en 1.000 kilómetros de las ocho provincias andaluzas. Sin duda, implementados con el gran trabajo que hicieron los 500 trabajadores del Servicio de Conservación de Carreteras, a los cuales, señor consejero, quiero que les transmitan la felicitación, el agradecimiento y el reconocimiento público del Grupo Parlamentario del Partido Popular por esa gran labor, por ese dar la cara en los momentos más difíciles y que, sin duda, paliaron en gran medida las consecuencias devastadoras del tren de tormenta; un trabajo diligente por parte de los operarios del Servicio de Carreteras, que se complementa con la ejecución de dicho plan por parte de la Consejería de Fomento. Y lo ha dicho usted, lo ha dicho el señor consejero: hoy, a día de la fecha, hay obras que están ejecutadas ya en un 60 % en solo seis meses; una inversión ejecutada de más de 168 millones de euros, con 191 incidencias resueltas. De las 47 carretas cortadas, tan solo quedan cinco y, por tanto, con itinerario alternativo, paliando de esta forma las consecuencias de dichos cortes. Y en el caso de Jaén, señoría —por mencionar mi provincia—, 92 incidencias en 40 días, con mejoras en la A-319, que da acceso al parque natural de la Sierra de Cazorla, Segura y las Villas y también con otras carreteras, como la que va entre Jaén y Los Villares o la que va de Mengíbar a Villa Torres.

En suma, señoría, hablamos de que, frente a los recortes socialistas, el Gobierno de Juanma Moreno ha cuadruplicado el presupuesto en conservación de carreteras, ha multiplicado la inversión en carreteras, ha renovado los contratos de conservación y el mayor plan de asfaltado. Igualmente, hemos afrontado el tren de borrascas en las condiciones mejores que hace ocho años, como consecuencia de esa priorización y de los 280 millones de euros. Lo importante es que hoy, al día de la fecha, se han ejecutado ya 168 millones de euros y lo cual supone un 60 %. Y todo ello en solo seis meses.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Estrella.

Tiene la palabra de nuevo, señor consejero, por un tiempo máximo de siete minutos.

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

—Gracias, señora presidenta.

Y gracias, señorías.

Bueno, señor Alba, intento responder las cuestiones que me ha planteado. Usted considera que hay que ayudar a los municipios más pequeños en el transporte, para que no solamente nos centremos en las grandes áreas metropolitanas, porque tienen derecho a conectarse y tienen derecho a utilizar el transporte público. Estoy totalmente de acuerdo con usted, y esa es la política que estamos llevando desde el 2019. Pusimos en marcha el plan Andalucía Rural Conectada, que es un plan en el que hemos creado 100 rutas nuevas, totalmente nuevas, que cubren a 150 municipios, a más de 380.000 andaluces que están dispersos en poblaciones pequeñas, precisamente por eso, porque consideramos que está muy bien que a través de los consorcios metropolitanos se atienda a los municipios que están más cerca de la capital, pero que estas poblaciones que están más alejadas tenían el mismo derecho a tener un servicio digno. Y, por tanto, ahí, como digo, tenemos un plan que ha ido incrementando el número de rutas y, como le digo, ya va por 100.

También tenemos en verano el Plan Estival de Transporte al Litoral, en el que cogemos y trasladamos a la playa para los que, en fin, no tengan posibilidad, no tengan coche o no tengan la posibilidad de ir en verano a la playa, se puedan quedar en su municipio de interior viviendo, y hacemos ese plan que también es muy interesante, muy bonito.

En esa línea también estamos ampliando los consorcios metropolitanos. Los consorcios se crearon y desde entonces nunca se han ampliado, nunca supuso ninguna ampliación. Ahora mismo teníamos 173 municipios en el 2019, ahora vamos a culminar con 258 municipios gracias a los planes de transporte metropolitanos que hemos aprobado, hemos aprobado ocho planes de transporte metropolitanos. Esto significa incrementar un 50 % los consorcios metropolitanos de transporte.

La necesidad de adaptar al cambio climático las infraestructuras, pues, precisamente es lo que estamos haciendo. Lo he dicho en la intervención, estamos haciendo infraestructuras, renovando infraestructuras que están deterioradas debido a las inclemencias meteorológicas, pero no solamente reconstruimos las que había, sino incluso las reforzamos para hacerlas más resilientes a la situación que, desgraciadamente, estamos viviendo desde el 2019.

¿El ferrocarril debe ser la base de la movilidad? Sin lugar a dudas, debería serlo. Pero, para nuestra desgracia, no lo es, no para de bajar en el número de viajeros, sabe usted que es competencia del Estado. En Sevilla, precisamente, ha bajado en un millón de viajeros, sobre diez que tiene. No sobre cien, sobre diez. O sea, un 10 %. En Málaga también ha bajado un 12 %, con dos millones de viajeros menos. El Ave también ha bajado un 16 % creo recordar. La media distancia en toda España ha baja-

do un 27 %. Sin embargo, nosotros, el transporte metropolitano no para de crecer, hemos multiplicado por dos, de 70 millones de viajeros a 150 millones de viajeros.

La política de transporte no debe ser mover más vehículos. Totalmente, lo que le he dicho. Hemos multiplicado por dos la demanda del transporte público con el mismo sistema, y lo hemos multiplicado por una política orientada, digamos, a la mejora con las plataformas reservadas BUS-VAO, con información en tiempo real, con los paneles digitales en las paradas, en fin, renovando las estaciones de autobuses, también licitando todas las concesiones de transporte, que estaban vencidas. Como bien sabe, todas estaban vencidas, prácticamente todas, el 98 %, 119 de 122 en el año 2019.

Bueno, con respecto a la señora Blanco, decía que cuánto es consecuencia de la mala conservación y que en cuatro meses se comprometió a que el 30 % que estuviera terminado. Pues se hizo en cuatro meses el 30 % y ya estaba terminado, de las obras de emergencia. Actualmente —los datos se los he dicho— estamos al 60 % de ejecución, que son 168 millones de los 278.

Que no usemos las emergencias para mantener las carreteras. Desgraciadamente no lo hacemos porque no se puede hacer. O sea, las emergencias son emergencias, emergencias es cuando colapsa la infraestructura, cuando ya no se puede pasar por ahí. Entonces, no lo usamos para mantener, no podemos.

La distribución de contratos. Hay una distribución enorme, prácticamente todas las empresas constructoras de Andalucía, todas, están trabajando en el Plan Andalucía Actúa.

La 480 de Sanlúcar, pues sí, esa carretera está mal, esa carretera tiene un problema en ocho kilómetros. Tiene unas arcillas expansivas. Tuvo un tratamiento de estabilización con cal que se ha agotado, a los 20 años de su vida útil pues ha perdido su efectividad. Y estamos trabajando, hemos diagnosticado ya el problema, que es la pérdida de efectividad de la base del suelo estabilizado con cal, por la presencia también de masas arbóreas en el contorno. Y estuvimos haciendo unos cuantos sondeos que nos faltaban, cinco sondeos nos faltaban, en cinco puntos kilométricos, en agosto. Y lo que vamos a hacer: a principios de año, vamos a actuar, una actuación importante, una inversión de unos cinco millones de euros para renovar el firme. Y en paralelo vamos a licitar un proyecto para hacer un arreglo estructural de la carretera, que lo necesita.

Señora Sánchez, del Grupo Vox, bueno, nos cuenta que tenemos que atender a la Andalucía rural —estoy totalmente de acuerdo—, con más de mil kilómetros que tenemos con menos de cinco metros de ancho. Precisamente, tenemos ahora una actuación muy reciente, la de Osuna-Martín de la Jara, que hemos adjudicado recientemente. Una carretera de una anchura de unos cinco o seis metros escasos, en la que vamos a ampliar la plataforma a ocho metros de anchura. Y, además, conecta Martín de la Jara con la A-92 y con el hospital de Osuna. Luego también, al norte de Córdoba, la de Valsequillo es otra que vamos a acometer. O el ramal R-4 de Roquetas, de Roquetas de Mar.

¿Contrato de conservación? Pues sí, nos encontramos con 85 millones de euros en conservación, y nuestro compromiso es pasar a 150 millones de euros, como he comentado.

Y continuar con los grandes ejes viarios. Sin lugar a dudas, nuestra intención es continuar con conservación, mejorar la infraestructura que tenemos, mantenerla, conservarla y, en paralelo, dar continuidad a los grandes ejes vertebradores, que son necesarios y está en nuestro plan de autovías.

Señora Pérez, del Grupo Socialista, la incidencia en carreteras, 998, fueron 998 aproximadamente. ¿Que el motivo es más la conservación? Pues, vamos, yo creo que, como digo, no es eso, es el colapso de las carreteras debido a los deslizamientos generalmente de taludes, deslizamientos también de los terraplenes de las carreteras. Son básicamente eso todos los desperfectos. Y eso, como digo, son deslizamientos laterales de las carreteras, que llevan 20 o 30 años estabilizados y, de repente, cuando los sometes durante mucho tiempo a una saturación de agua, pues, al final, en la primera borrasca no cayeron, pero en la cuarta o la quinta pues sí cayeron.

Con respecto al plan de autovías. Pues sí, hemos construido en el plan de autovías y vías de alta capacidad en torno a unos 22 kilómetros, ¿vale?, hasta ahora.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, muchas gracias, señor consejero.

Iniciamos ahora la segunda ronda, con un tiempo máximo de tres minutos.

Señor Alba, tiene usted la palabra.

El señor ALBA ARAGÓN

—Gracias.

Tenemos motivos para examinar, de alguna forma, sus promesas con lupa, ¿vale?

Dos ejemplos de actuaciones anunciadas, cuya solución completa ha seguido reclamando la población: la A-407. Los ayuntamientos de Fuentes de Andalucía y Lantejuela han denunciado que no se cumplió el plazo comprometido para los estudios y siguen reclamando financiación y un calendario para el arreglo integral. Se conocen actuaciones parciales, pero continúan esperando la solución de fondo.

Usted conoce ese compromiso porque participó en aquellas reuniones en su momento como viceconsejero. No es una discusión sobre lo bien que en aquel momento sonó el anuncio, es una reclamación sobre lo que falta todavía al día de hoy por cumplir.

También en la A-6000, la población ha vuelto a movilizarse para exigir el arreglo integral. La Junta informó después de actuaciones de firme y drenaje en ejecución. Bienvenidas sean. Ahora explique qué han resuelto, qué queda pendiente y cómo se completará la respuesta que se lleva reclamando. No negamos las obras, exigimos que no se utilicen las actuaciones parciales para dar por respondida una demanda que sigue pendiente por la ciudadanía.

La gente no puede conducir por una nota de prensa y por anuncios, necesita una carretera segura y un compromiso al final, o compromisos que se vayan cumpliendo.

El PP gobierna desde el 2019 y está en su octavo año, ha habido tiempo para fijar prioridades y preparar proyectos. Si cambia un plazo, explíquelo. Si falta financiación, dígallo. Pero no anuncie con absoluta seguridad para dejar después toda la incertidumbre a los pueblos, que es lo que también he ido escuchando a lo largo de su intervención.

Y volvamos al mantenimiento, porque ahí hay una responsabilidad que no podemos saltarnos. No estamos diciendo que todos los destrozos pudieran evitarse, deberíamos de preguntarnos si había deficiencias conocidas que pudieran agravar ciertas cuestiones.

Queremos que las reparaciones duren y reduzcan los riesgos futuros y que las cuentas estén claras. ¿Cuánto cuesta resolver el problema completo y de dónde saldrá el dinero para el arreglo de todos los compromisos que usted mantiene? Si una obra termina costando más, expliquen por qué. Si hubo una mala previsión, asúmanla. Pero menos anuncios para lo que se está viendo en la realidad en cuestión de arreglo de carreteras.

Los andaluces ponen el dinero y tienen derecho a exigir rigor, y en el mundo rural esa exigencia tiene mucho que ver con la vida cotidiana. Una carretera conecta al trabajador con su empleo, a una cooperativa con sus clientes y a un pueblo con el instituto o el hospital.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Alba.

Tiene la palabra la señora Blanco, del Grupo Adelante Andalucía.

La señora BLANCO MUÑOZ

—Sí, señora presidenta.

No haré uso de mi turno de palabra.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Muchas gracias.

Tiene la palabra, en este caso, la señora Sánchez, del Grupo Vox.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señores del Grupo Parlamentario Socialista, ustedes, de verdad, no pueden dar lecciones de carreteras. Ustedes, que son el partido que deja a Andalucía sin presupuestos del Estado. Ustedes que, en vez de dedicar el Ministerio de Transporte a avanzar en ferrocarriles, en carreteras o en puertos, lo han llenado de corrupción. El Partido Socialista, que dejó aquí en Andalucía los contratos de conservación de carreteras sin renovar, los contratos de mejora de firme en el aire. Es que es intolerable, de verdad, señores socialistas, es que es intolerable la ausencia de infraestructuras, del mantenimiento

adecuado o de la frecuencia necesaria en el transporte al que nos ha sometido el PSOE del Gobierno de España, que ha estado unos años nada más que maltratando a Andalucía. Pero ¿qué podemos decir de lo que hizo el Partido Socialista aquí, gobernando casi cuarenta años en Andalucía? Hombre, lecciones de verdad, ni una.

Pero, bueno, vamos a hablar de la mejora del estado de conservación. Mire, señor consejero, yo simplemente le quiero recalcar lo que he estado comentando hasta ahora, que le pedimos que conservar antes que anunciar, y que anunciar solo lo que de verdad se vaya a ejecutar, que explique cuáles son las prioridades con criterios técnicos públicos: esa siniestralidad, esa intensidad de tráfico, el estado del firme, con criterios que podamos comprobar. Y también que nos explique qué obras tiene previsto culminar y qué nuevos proyectos se van a poner en marcha. Y terminar pidiéndole que nos dé un calendario. Un calendario, un presupuesto por tramos y un seguimiento público de la ejecución.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Sánchez.

Tiene la palabra el Grupo Socialista, señora Pérez.

La señora PÉREZ FERNÁNDEZ

—Sí, bueno, permítanme un inciso, una licencia, pero es que, claro, dicen cosas que es que hay que contestar sí o sí.

Lecciones de carreteras, de hacer carreteras y de hacer autovías, del Grupo Socialista, todas.

[Intervención no registrada.]

Todas porque básicamente toda la red de infraestructuras y de carreteras que hay en Andalucía la han hecho gobiernos socialistas.

[Rumores.]

Así que lecciones, todas.

[Intervención no registrada.]

Mire, hasta el señor consejero ha dado un dato que yo no sé si pretendía decir... Lo ha dicho como algo positivo. O sea, 22 kilómetros de autovías han hecho desde que llegó Moreno Bonilla al Gobierno. Me salen a 2,75 kilómetros de autovía al año. Señor consejero, yo no sé si ese es un dato, desde luego, para estar orgullosos. Pero, bueno, si usted lo está, pues nada, a nosotros nos parece que es ridículo, sinceramente.

Pero yo lo que quería hoy, y lo que queríamos, desde el Grupo Parlamentario Socialista, sobre todo, es mostrarle nuestra preocupación por la situación en la que aún, siete meses más tarde, se encuentran las carreteras, como digo, que es el motivo de esta comparecencia, afectadas por aquel tren de borrascas. ¿Cuántas de momento se encuentran, se siguen encontrando hoy en una situación pésima? ¿Cuántas están con soluciones provisionales? ¿Cuántas mantienen restriccio-

nes? ¿Cuántas actuaciones tienen pendientes? Eso es lo que queremos saber. Y de su intervención, señor consejero, lamento decirle que no sacamos ninguna conclusión. Queremos los datos, porque, además, usted mismo lo ha dicho: todas las provincias prácticamente estuvieron afectadas, pero alguna más que otra. La que más, Cádiz, efectivamente, con 200 incidencias en 32 carreteras. Málaga, con importantes daños, especialmente en la serranía de Ronda, 9 actuaciones de emergencia. Jaén, 97 incidencias, 40 carreteras. Granada, 61 incidencias, 25 carreteras. Córdoba, 51 puntos afectados, 24 carreteras. Sevilla, 88 puntos afectados en 34 carreteras. Huelva, 28 incidencias, 18 carreteras. Almería, que también fue la menos afectada, pero también tuvo actuaciones en la A-1075. De eso es de lo que queremos que nos responda. De todas esas, ¿cuáles están resueltas?

Y segundo, la prevención, que ya lo han dicho también otros compañeros en el uso de la palabra. La prevención, no queremos solo que reparen para dejarlo como estaba, sino que las habiliten para prepararlas ante situaciones climáticas adversas como las que se produjeron hace unos meses. ¿Qué actuaciones se están realizando sobre drenajes? ¿Qué actuaciones de estabilización de taludes? ¿Dónde se están reforzando estructuras y puentes? A eso, señor consejero, es a lo que queremos que nos responda y, de momento, no lo ha hecho.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Pérez.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, por un tiempo máximo de tres minutos.

El señor ESTRELLA MARTÍNEZ

—Gracias, presidenta.

No se trata de dar lecciones; se trata de evidenciar la legitimidad del que habla. Y preocuparse hoy en día y que lo haga un grupo que, cuando estuvo gobernando, condenó la red de carreteras autonómicas al peor estado posible, con menor inversión, reduciendo en 115 millones de euros la inversión en conservación de carreteras, dejando caducar las concesiones que permitían la conservación de carreteras; evidenciar, por tanto, ahora una preocupación, cuando tenían que haberla evidenciado cuando se gobernaba, pues esa es la legitimidad que evidenciamos que no se tiene para poder articular aquí un discurso en contra de quien está gestionando hoy en día la red de carreteras, con el mayor presupuesto, 325 millones de euros, y, por tanto, con actuaciones que día a día suponen comprometer una mejora de las carreteras andaluzas. Y no como sucedió en el año 2018, con informes de la Dirección General de Tráfico, evidenciando que, como consecuencia de esa peor inversión de los gobiernos socialistas, se produjo una mayor siniestralidad y, por tanto, un incremento de las víctimas en las carreteras andaluzas. Y, por tanto, esa legitimidad es la que hoy hacemos valer desde el Gobierno, desde el Partido Popular, para poder evidenciar quienes critican lo que en su día no hicieron.

Pero, en cualquier caso, ante una situación que fue el episodio mayor de desastre, de tormentas, de impacto negativo en lo que supone la convivencia en Andalucía, y lo que supone, también, en las carreteras en Andalucía, ha tenido una pronta respuesta con el Plan Andalucía Actúa: 1.800 millones de euros, de los cuales, todos se han articulado y se han ejecutado.

Se hablaba aquí del plan estatal de 7.000 millones de euros. Todavía los ayuntamientos están esperando el dinero para poder acometer las mejoras en infraestructuras. Todavía los agricultores están esperando la ejecución en las mejoras de los caminos rurales. Y, por tanto, son 7.000 millones de euros prometidos que no se han hecho llegar a quien le hacía falta. Sin embargo, el Plan Andalucía Actúa, 1.800 millones de euros, de los cuales, 280 millones de euros en las carreteras andaluzas ya se están ejecutando con una diligente ejecución. Un 60 %, explicaba el señor consejero, y más de 168 millones de euros de inversión.

Sin duda, quedan cosas por hacer, pero también es verdad y es evidente que, por parte del actual Gobierno, se está actuando con diligencia e intentando paliar lo que ha supuesto el abandono, la dejación de los sucesivos gobiernos socialistas en lo que suponía la conservación de la red autonómica de carreteras.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Estrella.

Señor consejero, tiene ahora la palabra para el cierre por un tiempo máximo de cinco minutos.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señorías, bueno, intento responder al señor Alba. En relación con la A-407, de Fuentes de Andalucía a Lantejuela, vamos a invertir un millón de euros, antes de finalizar el año, para arreglo del pavimento en esa carretera. Y en el 2027 también está previsto un arreglo estructural, con excavaciones laterales y ampliación de plataformas, porque ciertamente lo necesita.

Con respecto a la petición de la señora Sánchez de calendario, presupuestos por tramo..., bueno, aquí lo que le puedo decir es que hay un compromiso por parte de este Gobierno de continuar en la conservación de carreteras, en multiplicar por dos el presupuesto con respecto a lo que se tenía en 2019, que es invertir más de 150 millones de euros en conservación al año, con respecto al 2019, que eran 85, y en paralelo vamos a dar continuidad al plan de autovías y vías de gran capacidad, que es necesario para vertebrar la comunidad autónoma. Una dotación de 300 millones de euros, que es la que estamos ahora mismo desarrollando, con tramos de autovía en Almonte del Rocío, en Ronda Norte de Córdoba, autovía del Olivar, el tramo de Martos, la A357, Casapalma a Cerralba, y la autovía, también, de El Puerto a Rota. Ese es el plan de autovías, con 43 kilómetros que estamos desarrollando actualmente, y nuestro objetivo es darle continuidad a ese plan de autovías. Por eso se está, en paralelo, redactando los proyectos de los siguientes tramos.

La señora Pérez, del Grupo Socialista, me comentaba que le parecían pocas las autovías que habíamos construido hasta ahora, y las que vamos a construir, que en total van a ser más de 60 kilóme-

tros. Bueno, pues el número de kilómetros construidos por el Gobierno de España en Andalucía es cero, absolutamente cero. Por lo cual, en fin, no sé si yo me tengo que avergonzar de que llevemos a cabo sesenta y tantos kilómetros de autovías, frente a los cero kilómetros por parte del Gobierno de España.

Con respecto a cuántas carreteras están, qué nivel de ejecución, cuántas están pendientes de terminar, cuántas están cortadas, pues mire, le respondo.

Ahora mismo hay, de las 998 incidencias que hubo en carreteras, hay solamente dos cortadas. Cortadas, pero con desvío alternativo, una en Jaén y otra en Cádiz. El nivel de ejecución, se lo he dicho antes, 60 %, 168 millones. Y la planificación es terminar en este año prácticamente la totalidad. Y nos va a quedar una pequeña parte —unos 42 millones— para el año 2027.

Con respecto..., también me preguntaba sobre cuál es nuestra previsión del refuerzo de estructuras, de puentes. Pues, precisamente, licitamos el primer contrato en la historia de la Junta de Andalucía para la inspección de puentes; un contrato de unos cinco millones de euros para inspeccionar toda la infraestructura de puentes de toda la comunidad autónoma, que se está desarrollando. Y, en paralelo, un primer contrato, de diez millones, para actuar en las estructuras de la comunidad autónoma vinculadas a la red viaria.

En definitiva, hemos ido incrementando el presupuesto. Y en 2026 tenemos, como digo, el mayor plan de asfalto, con la mayor inversión de la historia de Andalucía, con más de 150 millones de euros para la mejora de mil kilómetros de firme en 137 carreteras de titularidad autonómica.

Tenemos que ser conscientes —y el Gobierno de andaluz lo es— de que la red viaria es la infraestructura de transporte más importante de Andalucía, con diez mil quinientos kilómetros, que vertebran todo el territorio y que canalizan el 97 % de la movilidad andaluza; motivo más que suficiente para cuidarla, para mantenerla en buen estado, porque es vital para la economía y el desarrollo de los municipios andaluces.

En definitiva, señorías, el Gobierno andaluz va a continuar trabajando e invirtiendo en la red viaria andaluza. Las carreteras vertebran y cohesionan nuestra tierra, impulsan la economía y mejoran la vida de miles de ciudadanos, porque está en juego la conectividad de nuestros municipios, la seguridad vial y el desarrollo económico y social de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

13-26/APC-000067 y 13-26/APC-000344. Comparecencia del consejero de Fomento y Movilidad, a fin de informar sobre la situación actual de los consorcios metropolitanos de transportes de Andalucía

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Terminado el debate de este punto, pasamos al punto número dos, dentro del uno. Es la comparecencia relativa a los consorcios de transporte metropolitano de Andalucía.

Señor consejero, tiene usted en primer lugar la palabra, por un tiempo máximo de quince minutos.

Cuando usted pueda...

[Intervención no registrada.]

Sí, quizá yo voy un poco...

[Intervención no registrada.]

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

—Gracias, señora presidenta.

Señorías, el futuro de Andalucía no se entiende sin una red de transporte público de calidad y eficiente. Y para ofrecer un buen servicio a los ciudadanos es necesario el máximo nivel de compromiso y una apuesta decidida por este servicio público, dos requisitos que este Gobierno está cumpliendo con creces.

Desde que llegamos a la Junta de Andalucía, en el año 2019, estamos trabajando sin descanso para tener una red de transporte sólida que fomente la cohesión territorial; un elemento este, señorías, de vital importancia, porque contar con ciudades y municipios bien conectados redundará en una Andalucía más moderna y con mayor número de oportunidades.

Nuestro objetivo es avanzar hacia una Andalucía conectada. Todas y cada una de las políticas y medidas que impulsamos está enfocada a este concepto. Solo así garantizaremos el desarrollo económico-social de Andalucía, mejoraremos el día a día de los andaluces, al facilitarles los desplazamientos. Y estaremos también abriendo el camino hacia una movilidad sostenible.

En el Gobierno andaluz lo tenemos claro: trabajar para ofrecerles a los ciudadanos un transporte público atractivo y que opten por dejar el coche en casa. Así, además de dar respuesta a las demandas de movilidad de las distintas áreas metropolitanas, contribuimos a la mejora del medioambiente.

Y esa es la hoja de ruta marcada por este Gobierno para conseguir el transporte público que merece Andalucía y los andaluces. Defendemos la transformación del modelo de transporte y la movilidad y trabajamos para su consecución.

En este punto cobran especial importancia los planes de transporte metropolitano. Desde el Gobierno de Juanma Moreno hemos impulsado el desarrollo de la implementación y seguimiento de los planes de transporte de las nueve áreas metropolitanas en Andalucía.

Actualmente están aprobados los nueve planes y uno de ellos se encuentra en revisión, lo que nos está permitiendo promover los desplazamientos en transporte público y tener una visión territorial integrada,

CVE: DSCA_13_039

con objetivos de demanda, con reducción de emisiones, creación de intercambiadores, corredores de altas prestaciones, plataformas reservadas y la ampliación de los ámbitos de actuación de los consorcios.

Señorías, tengo que recordarles que en 2019 solo existía un plan aprobado —el de Sevilla—, y que estaba evidentemente..., de fecha 2006, por lo cual en 2019 ya estaba obsoleto. Fue este Gobierno, señorías, el que impulsó la redacción de los planes metropolitanos de transporte. Establecimos una metodología y unas herramientas comunes a todos ellos. Los adaptamos a los cambios legislativos y normativos que se venían produciendo en materia de medioambiental. Y, además, los alineamos con las políticas europeas de movilidad y transporte. Una vez más, este Gobierno andaluz fue capaz de demostrar que otra forma de gobernar era posible. El proceso para la elaboración y tramitación de estos planes ha contado con la participación de todas las Administraciones: la estatal, la regional y la municipal.

También ha contado con los principales agentes sociales y económicos —como sindicatos, colegios profesionales, operadores de transporte, asociaciones empresariales, ecologistas, entre otros—, porque consideramos que el diálogo, la escucha activa y la colaboración institucional nos definen y son la única fórmula de éxito válida para que las políticas y los proyectos salgan adelante.

Señorías, Andalucía es una comunidad autónoma de cerca de 88.000 kilómetros cuadrados de extensión y con..., la que tiene mayor población, con casi 8,7 millones de habitantes. Es importante señalar que más del 60 % vive en las áreas metropolitanas, con más de 5,5 millones de personas. Pues bien, señorías, gracias al impulso que hemos dado a los planes, hemos pasado de 174, ya actualmente, a 232 municipios adscritos a los consorcios. Ayer mismo se incorporaron Vejer y Barbate, dos municipios importantes de la provincia de Cádiz.

Además, tenemos prevista la incorporación de 28 municipios más. O sea, vamos a pasar a 258, un incremento de un 50 %, multiplicar por 1,5 el número de municipios con respecto a los que había en 2019. Con ello, atenderemos a 6,4 millones de andaluces con nuestra tarjeta de transporte —es decir, el 75 % de la población andaluza—. Esto quiere decir que desde el 2019 el incremento va a ser de 85 municipios más.

Bien, señorías, otro de los puntos clave es la transformación del modelo de transporte que está llevando a cabo el Gobierno andaluz, que es la renovación de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera. Esto constituye uno de los elementos más relevantes para la consolidación del sistema metropolitano. El proceso implica la renovación de casi mil rutas de autobuses de titularidad autonómica, agrupada en sesenta y siete lotes y con un valor estimado de ochocientos millones de euros. Se trataba de una transformación necesaria y urgente en el transporte público, tras casi dos décadas en las que los servicios han operado con la mayoría de los contratos caducados —el 98 % estaban caducados; eran..., 119 de 122 estaban caducados—, dejando una situación de inseguridad jurídica y de ninguna capacidad legal.

Pero, gracias a la capacidad de gestión y planificación del Gobierno de Juanma Moreno, Andalucía va a culminar en este año la primera renovación de las concesiones de autobuses de su historia. Insisto, señorías: desde que se transfirieron por parte del Estado, a finales del siglo XX, nunca habían renovado, hasta el punto de encontrarse la gran mayoría vencidas desde los años 2012 y 2013, e incluso alguna desde 1997.

Precisamente, la semana pasada pusimos en marcha 25 nuevas concesiones, que afectan a 158 rutas de autobús repartidas por las ocho provincias andaluzas y que comenzaron a prestar su servicio el jueves, 1 de octubre.

Este proceso va a dar estabilidad y seguridad jurídica, un sistema que llevaba demasiado tiempo con concesiones vencidas. Pero, más allá de regularizar la situación jurídica de las concesiones, los nuevos contratos proporcionan un marco estable para la prestación de los servicios y permiten a los operadores afrontar inversiones, proponer mejoras y modernizar su flota. Y a la Administración le va a permitir conocer los servicios, controlar las expediciones, hacer un seguimiento, instalar GPS en cada autobús para saber la localización de cada uno de ellos, inspeccionar y sancionar por los incumplimientos y dar información en tiempo real al ciudadano.

Los pliegos contemplan, además, medidas vinculadas a la calidad del servicio, la modernización de la flota y la incorporación de tecnología para avanzar en la integración tarifaria y en la información al usuario.

Señorías, estamos afrontando la recta final de un proceso que permitirá renovar todo el transporte público por carretera en Andalucía antes que termine 2026. Hasta el momento, ya se han renovado cerca de 200 rutas, mientras que en los próximos meses se adjudicarán las concesiones de mayor tamaño.

Conviene destacar que, para los consorcios, la renovación concesional tiene tres consecuencias principales:

Jurídica, que se dispone de un marco contractual actualizado.

Operativa. Pueden valorarse el conjunto de las acciones de mejora dentro de un nuevo esquema contractual.

Estratégica. La renovación puede alinearse progresivamente con los objetivos definidos por los planes de transporte metropolitano.

Y, en definitiva, señorías, esta renovación concesional nos está llevando a una modernización y mejora del transporte público, que era más que necesaria en nuestra tierra desde hace más de veinte años.

El resultado de todos los pasos que este Gobierno ha ido dando para mejorar el transporte público se refleja en el aumento de usuarios año a año. No es producto del azar; es la prueba de que, con inversión y con una gestión responsable, la red de transporte público se fortalece, y son cada vez más los andaluces que optan por hacer uso del transporte público.

Señorías, hemos ido creciendo de forma sostenida desde el 2019. Y hemos doblado el número de viajeros, de usuarios, desde que llegamos a la Junta de Andalucía, pasando de 70 millones de viajeros en 2018, último año del Gobierno anterior, a los 150 millones que se prevé que llegaremos al cierre de este año 2026.

No cabe duda que el transporte público es una prioridad para el Gobierno andaluz, y los datos lo avalan. Señorías, permítanme que les diga que algo estaremos haciendo bien, cuando el transporte público andaluz no deja de ganar usuarios desde el 2019.

Desafortunadamente, el Gobierno de España no puede decir lo mismo. La red de cercanías en Andalucía, que, como ustedes saben, es de competencia estatal, ha perdido tres millones de pasajeros en un año. Además, a nivel nacional la media distancia convencional registra un descenso del 27 % y la

alta velocidad del 15 %, con más de tres millones de pasajeros perdidos respecto al año anterior. Espero, por el bien de los ciudadanos, que el Estado se tome en serio el transporte público y sus infraestructuras e invierta en él, como lo hace el Gobierno de Andalucía, porque invertir en transporte público es invertir en el futuro de nuestra comunidad. Y así va a seguir siendo, señorías. No les quepa la menor duda de que la Junta va a seguir trabajando en la misma línea para ofrecerles a los andaluces un transporte público de calidad. Por eso, en el año 2026 invertiremos un 23 % más que en 2025 y aumentamos el presupuesto de los consorcios en más de 50 millones de euros, pasando de 148 a 198 millones de euros. Y les adelanto que en el 2027 esa va a ser la tendencia y les aseguro que volveremos a aumentar esa inversión, porque Andalucía merece un transporte público de calidad.

Me resulta llamativo que, precisamente, en fin, nos traigan a esta comisión una comparecencia sobre el transporte público andaluz y, en concreto, sobre la situación de los consorcios. Más que nada porque, en fin, no creo que hayan dado un buen ejemplo con lo que se hizo previamente o con lo que nos encontramos en el 2019. Les repito que, al llegar a la Junta de Andalucía, nos encontramos un sistema concesional de autobuses caducado desde hacía dos décadas y una nula planificación de transporte público metropolitano. Y así es imposible avanzar.

Y les doy más datos, señorías. ¿Sabe cuánto presupuestaron en el 2018 los consorcios metropolitanos de la Junta de Andalucía? Pues 77,8 millones de euros. Y en este año 2026 vamos por más de 198 millones de euros. Hemos multiplicado por 2,6.

Continúo. En la legislatura que va de 2015 al 2018, el Gobierno anterior destinó algo más de 318 millones de euros a los consorcios, 80 millones de euros al año aproximadamente. En la pasada legislatura, señorías, este Gobierno superó los 543 millones de euros de inversión en política de los consorcios metropolitanos de transporte; es decir, una media de 136 millones de euros al año, que supone un incremento de un 70 %. Por tanto, saquen sus propias conclusiones, pero es evidente el mayor esfuerzo inversor de este Gobierno, así como la mayor capacidad de poner en marcha multitud de iniciativas para el fomento de transporte público.

Bien, señorías, voy finalizando esta primera intervención. La evolución de los consorcios de transporte metropolitano de Andalucía permite identificar una transformación estructural. El sistema ha pasado de una función centrada en la coordinación tarifaria y la prestación de servicios metropolitanos, a convertirse en una red de mayor peso en planificación, integración modal, gestión económica, tecnología y coordinación territorial.

Hay cinco factores que explican la nueva etapa, y de los cuales le he hablado a lo largo de mi intervención. Mayor respaldo presupuestario, los nuevos consorcios alcanzan en 2026 más de 198 millones de euros, 2,6 veces la del 2018. Normalización concesional, pues la renovación de las casi mil rutas en 67 lotes crea un marco contractual estable y compatible con inversiones, mejoras de flota y adaptación de servicios. La planificación estratégica, los planes de transporte metropolitano establecen objetivos territoriales y de movilidad y permiten conectar la planificación con la prestación efectiva de los servicios. Y la expansión territorial, ya que los planes están facilitando la incorporación de municipios y la extensión de la integración tarifaria a ámbitos que ya presentan relaciones metropolitanas de movilidad. Así como el crecimiento de la demanda, las cifras demuestran que en los últimos años se aprecia

un crecimiento sostenido de la tarjeta en autobús, metro y tranvía. Por tanto, señorías, esta nueva dimensión exige reforzar la capacidad de los consorcios para planificar, contratar, evaluar y coordinar. El crecimiento territorial aumenta el número de relaciones de movilidad que deben analizarse. El crecimiento de viajeros incrementa la necesidad de disponer de información de demanda fiable y la integración modal exige mantener una arquitectura tecnológica común y estable.

La siguiente etapa estará marcada por la ejecución de los planes, la incorporación efectiva de nuevos municipios, la consolidación del nuevo mapa concesional y la ampliación de la integración intermodal. El objetivo de los planes es pasar de 174 a 258 municipios, como he comentado. El principal valor estratégico de esta evolución es que los consorcios disponen ahora de más instrumentos para conectar política de movilidad y gestión cotidiana. La combinación de estos elementos permite afrontar una movilidad metropolitana más compleja y, al mismo tiempo, ampliar el acceso al transporte público para un mayor número de ciudadanos.

Podemos decir que actualmente contamos con un sistema en expansión y con una base institucional más sólida. La planificación amplía el horizonte territorial, la renovación concesional proporciona estabilidad al servicio y el crecimiento de viajeros confirma la dimensión alcanzada por la red, por lo que el reto inmediato consiste en convertir esta expansión en una mejora sostenida de calidad, coordinación, eficiencia y capacidad de adaptación.

Señorías, la modernización del transporte público es una prioridad del Gobierno andaluz. Esta legislatura seguirá estando marcada por la mejora del mismo y continuaremos trabajando para hacer más atractivo el uso del transporte público. Y, para ello, tenemos que ofrecerles a los ciudadanos alternativas de calidad. Los andaluces merecen contar con un transporte público de calidad y accesible. Ese es el camino para alcanzar un nuevo modelo de movilidad y este Gobierno trabajará incansablemente para lograrlo.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Tiene la palabra por el Grupo Por Andalucía el señor Alba, por un tiempo máximo de siete minutos. Señor Alba.

El señor ALBA ARAGÓN

—Gracias, presidenta.

Gracias, consejero, de nuevo. Me remito a lo que dije al principio de la comparecencia anterior en temas de modelo y en cuestión estratégica. Hablar de transporte, le decía, es hablar de derechos. Nosotros defendemos, como dije en la anterior intervención, una idea: el transporte público debe de garantizar accesibilidad. No se trata de que las personas tengan que desplazarse cada vez más lejos y durante cada vez más tiempo. Se trata de organizar nuestras ciudades y nuestros territorios para

que las personas puedan acceder a los bienes, servicios y relaciones humanas que necesitan con desplazamientos razonables, asequibles y sostenibles. Y aquí los consorcios metropolitanos tienen una responsabilidad fundamental.

Reclamamos un cambio de rumbo en las políticas de transporte. No basta con poder decir que existe una parada de autobús, no basta con poder decir que existe una estación, no basta con poner sobre un mapa una red de transporte público. La pregunta que tenemos que hacernos es otra: ¿ese transporte permite realmente que una persona pueda hacer su vida? ¿Permite llegar a tiempo al trabajo? ¿Permite estudiar, acudir a una cita médica, cuidar a nuestros hijos, a nuestros mayores? ¿Regresar a casa después de trabajar? ¿Permite hacerlo sin dedicar una parte desproporcionada de nuestros ingresos al propio transporte? Porque si la respuesta es no, señor consejero, tenemos un problema de transporte, pero, sobre todo, tenemos un problema de igualdad. Y aquí aparece un concepto que creo que debemos incorporar definitivamente al debate político y a las líneas estratégicas que usted nos manifiesta: la pobreza del transporte. Ese es el concepto, la pobreza del transporte: personas que no pueden asumir el coste de desplazarse, personas que viven en territorios donde el transporte público es insuficiente, personas que tienen una parada relativamente cerca pero esperan demasiado tiempo entre un servicio y otro, personas que no pueden acceder a determinados empleos, centros educativos, servicios sanitarios o actividades sociales, porque llegar hasta ellos resulta demasiado caro, demasiado lento o directamente imposible. Y esto afecta especialmente a quienes ya se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad. Siempre son los mismos: personas con bajos ingresos, personas mayores, jóvenes y personas con diversidad funcional. Por eso, la política de transporte también es política social, señor consejero. Y por eso las decisiones sobre frecuencias, horarios, conexiones y tarifas no pueden tratarse como cuestiones meramente técnicas. También son políticas, decisiones políticas. Y tenemos, además, otra obligación, señor consejero: la emergencia climática y la contaminación de nuestras ciudades nos obligan a acelerar la transición hacia un modelo de movilidad mucho más sostenible. Tenemos que reforzar el transporte público colectivo, facilitar los desplazamientos a pie, el uso cotidiano de la bicicleta, recuperar y potenciar el ferrocarril y tenemos que reducir progresivamente nuestra dependencia del vehículo privado.

Pero hay una cuestión importante: esa transición no puede hacerse contra las personas. Repito, esa transición no puede hacerse contra las personas. No podemos pedirle a una familia que abandone el coche si previamente no le ofrecemos una alternativa de transporte público realmente que funcione. O no podemos pedirle a un trabajador que utilice el transporte colectivo si el autobús no llega a su polígono industrial. O no podemos hablar de transición ecológica mientras determinados territorios siguen teniendo unos servicios de transporte insuficientes. Y tampoco podemos permitir que el precio del transporte se convierta en una barrera para las personas con menos recursos. La transición tiene que ser ecológica, pero también social.

Necesitamos una planificación metropolitana mucho más ambiciosa, y ahí la responsabilidad es de usted y la responsabilidad es del Gobierno de la Junta de Andalucía. Necesitamos coordinación entre las distintas Administraciones, que los instrumentos de ordenación territorial y las políticas de transporte dejen de caminar por separado. Porque cada vez que construimos vivienda lejos de los centros de

actividad, cada vez que autorizamos un nuevo desarrollo sin garantizar su conexión mediante transporte público, estamos generando más dependencia del automóvil. Por eso es fundamental coordinar el transporte con la planificación territorial. No podemos seguir planificando viviendas, polígonos, centros educativos, grandes equipamientos, y pensar en el transporte después.

Y quiero terminar haciendo referencia también al denominado Abono Único, impulsado por el Ministerio de Transportes. Porque medidas de este tipo demuestran que es posible avanzar hacia un transporte público más accesible y atractivo. Pero necesitamos que las medidas tarifarias vayan acompañadas de algo fundamental: más servicios. Porque un transporte barato, que no pasa cuando lo necesita, sigue siendo un transporte insuficiente. Necesitamos precios asequibles, sí, pero también necesitamos frecuencias, horarios, conexiones, intermodalidad y capacidad suficiente.

Señor consejero, el transporte no puede seguir entendiéndose únicamente como una cuestión de infraestructura. Una carretera no es el objetivo, una vía de tren no es el objetivo, un autobús tampoco es el objetivo. El objetivo es que una persona pueda llegar a donde necesita llegar. Que pueda trabajar, estudiar, cuidar, ir al médico, relacionarse y hacerlo sin que su código postal, su renta, su edad o sus circunstancias personales determinen sus oportunidades. Por eso defendemos desde Por Andalucía un transporte público accesible, frecuente, asequible y sostenible. Porque al final, señor consejero, estamos hablando de algo mucho más importante que el transporte; estamos hablando de igualdad y de qué modelo de territorio queremos construir. Un territorio diseñado alrededor del coche o un territorio diseñado alrededor de las personas.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Alba.

Tiene la palabra la señora Blanco, del Grupo Adelante Andalucía, por un tiempo máximo de siete minutos.

La señora BLANCO MUÑOZ

—Sí, gracias.

Señor consejero, usted habla previsiblemente de más viajeros, más municipios incorporados, más contratos renovados. Nos parece que un consorcio no se mide por cuántos municipios aparecen en un mapa solamente, ni por cuántas veces se valida una tarjeta. Se mide por si una persona realmente puede coger un autobús a la hora que lo necesita, no dos horas después ni dos horas antes. Si puede realmente llegar al trabajo y no tener que coger tres autobuses para llegar a un lugar. Bueno, pues, eso sin depender del coche para lo que necesite la persona. También se mide por las condiciones de trabajo de aquellas personas que mantienen ese transporte público. Y en estos términos Andalucía sigue sin ser igual para todo el mundo. En el primer semestre de 2026 yo he encontrado que se registraron unos 77 millones de viajes con la tarjeta. Un crecimiento de un 12,78 %. Vale. He estado mirando y, de esos 77 millones, 33 corresponden a metros y a trambahías y más de 25 a autobuses urbanos. Pero

si estamos evaluando el transporte metropolitano por carretera necesitamos saber qué ocurre en los autobuses interurbanos de los nueve consorcios. Y esa cifra yo no la encuentro.

Otra cosa. Si más gente usa el transporte público, que nos alegramos, por supuesto, claro, ¿está la red preparada realmente para responder a ese aumento de demanda? Una cosa es que haya más personas que quieran usar el transporte público y otra que encuentren un servicio suficiente, un servicio puntual y con frecuencias adecuadas. Es que la cantidad de millones de euros que el presupuesto aumenta, que ha dicho usted, creo, de 148 a 184, ya había encontrado 182, pero, vamos, 182 millones o 184, realmente no explica el transporte que va a recibir la ciudadanía a cambio de ese presupuesto. O con qué criterio se reparte entre los distintos territorios. El consorcio de la bahía de Cádiz cerró el año pasado, 2025, con más de 7,5 millones de viajeros, sumando todos los modos de transporte. El propio consorcio detectó y avisó de que en algunas conexiones había unos incrementos de demandas superiores al 15 %. Y esos servicios se van reforzando constantemente como reacción, se reacciona tarde y se reacciona de una manera insuficiente. Eso ya pasó a finales del año pasado y, a día de hoy, nos siguen llegando quejas de estudiantes de la UCA en Puerto Real que se quedan en tierra. Los autobuses pasan completamente llenos, a los trabajadores también les pasa, llegan tarde a sus trabajos porque no hay plazas suficientes en casi un año. Van reaccionando a ese aumento de demanda, pero de una manera, pues, eso, pues, tarde e insuficiente. Y esto se repite cada día, no es algo que pase puntualmente. Entonces, bueno, sería interesante saber qué capacidad de reserva tiene cada consorcio, con qué indicadores detectan que una línea se ha quedado pequeña y cuánto tardan en reaccionar, y por qué parece que la respuesta, pues, llega tarde y es insuficiente, porque eso no es planificar, no es una planificación.

En el área de Sevilla y en el Aljarafe se denuncian constantemente problemas de horarios, frecuencias, vehículos y retornos nocturnos. Hay muchas noticias que dicen que Gerena, que está a unos diez kilómetros de su centro sanitario de referencia, en Guillena, no tiene una conexión directa con frecuencia constante, y una persona tiene que pasar por Sevilla. Entonces, para llegar a una distancia de diez kilómetros, se convierte en horas en transporte público.

Y también podría decirme usted, señor consejero, ¿qué ocurre con el plan de transporte metropolitano del área de Sevilla? Que se ha quedado cojo de los nueve.

En Sierra Mágina, la Plataforma Ciudadana por Huelma denunció en junio que, a pesar de que, efectivamente, había más municipios registrados, pues, había desplazamientos con Jaén que tenían un único servicio de ida y otro de vuelta de lunes a viernes.

Estos son ejemplos de cómo los municipios aumentan, pero eso no significa que una persona realmente pueda usar el transporte público.

En Almería, el programa que usted ha mencionado antes, Andalucía Rural Conectada, ha dado a los 103 municipios algún tipo de modalidad de transporte, nos alegramos de eso, pero se ha denunciado que el servicio se presta dos veces por semana. Entonces, hablamos de una cierta cobertura, pero, desde luego, no podemos hablar de una movilidad real. Y volvemos a preguntarle, que le preguntamos también en la primera comparecencia: se adjudicó ese contrato de más de dos millones de euros en junio de 2024 para el diagnóstico del mapa concesional. Yo no acabo de enterarme muy bien de si el mapa concesional sigue en redacción. Es que realmente no sé en qué punto está.

Y, bueno, también han afirmado que se han incorporado nuevos municipios. Yo he encontrado que en Granada se han incorporado 24, en Jaén 15, pero luego me he puesto a investigar un poco y, de los 24 que dicen de Granada, 18 ya estaban en el sistema tarifario y solo 6 son realmente nuevos. En Jaén, de los 15 que mencionan, pues ya estaban en la integración tarifaria y lo nuevo he descubierto que es que se sientan en el consejo, algo que es perfectamente legítimo. Y que agradezco que se les dé voz y voto para que decidan sobre frecuencias y horarios, pero entrar en el órgano de gobierno, pues, no pone un autobús en las puertas de los vecinos. Yo no sé cuántas expediciones nuevas realmente ha ganado cada uno de esos municipios desde que se incorpora, porque que se incorpore simplemente al consejo, pues, bueno, eso es muy beneficioso, pero eso no significa que haya más o mejor transporte. Bueno, nos cuestionamos eso, pues, que haya más viajeros si supone realmente, no sé, pues, más autobuses. Que el sistema crezca desde los titulares, las promesas o las cifras no significa que eso se vea en una mejora en la parada del autobús.

Así que, bueno, muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Blanco.

Tiene la palabra el Grupo Vox, señora Sánchez.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues, desde Vox pensamos que cuando hablamos de consorcio de transporte metropolitano tenemos que hablar de inversión, de una inversión necesaria. Y lo primero que debemos tener en cuenta es que en Andalucía lo que hemos sufrido es una discriminación a la que nos ha sometido el Gobierno de Pedro Sánchez, que ha repartido más de 360 millones de euros al año en subvenciones directas al transporte metropolitano. Es un dato, no se lo inventa Vox, es un dato que está ahí, encima de la mesa. Pero, a saber esa distribución: Barcelona casi 150 millones de euros, Madrid casi 130 millones de euros, Canarias casi 50 millones de euros y Valencia 40 millones de euros. Más de 360 millones de euros al año. Y a los nueve consorcios de transporte metropolitano de Andalucía, cero euros. Cero euros —por esta vía, me refiero—, siendo Andalucía la comunidad más poblada. ¿Cómo puede ser que el Gobierno de España a la comunidad más poblada le dé esa nada? Cero euros a una subvención directa al transporte metropolitano. Y, por cierto, es curioso comprobar cómo la que más recibe es Barcelona, o sea, que hablamos precisamente de los socios de este Gobierno.

Pero, por otro lado, señor consejero, a mí me gustaría recordarle lo que se ha pactado en ese acuerdo de gobierno entre PP y Vox, que en su medida 60 ya contemplaba más financiación para los consorcios, vinculada a frecuencia, cobertura, calidad y puntualidad. Y en su medida 62, hablaba de ese acceso al centro de salud, al colegio, a los servicios sociales en un tiempo razonable. Como primer avance, contemplábamos antes de junio de 2027.

Entonces, señor consejero, desde el Grupo Parlamentario de Vox en Andalucía, lo que queremos pedirle es que concrete cómo y cuándo va a hacer realidad estos acuerdos.

Y hablemos ahora también de algo que nos preocupa mucho y que ya hemos mencionado en la anterior comparecencia: la Andalucía de los pueblos. Porque esa Andalucía que se vacía lo hace porque no tiene oportunidades. Y una de las cosas que ralentiza a la Andalucía más oculta y más pequeña, a esos pueblos, es la falta de comunicaciones. El transporte no puede acabarse solo en las áreas metropolitanas de las grandes ciudades. También tenemos que conseguir que el autobús llegue a estas pequeñas poblaciones, al interior del territorio, pero con horarios útiles. Es decir, que permita que los ciudadanos puedan realizar sus trámites, pueda llegar a su horario correcto en el trabajo, a la universidad, a una reunión; es decir, su día a día. Porque el transporte público se debe entender como un servicio y no como un castigo al coche particular. No podemos criminalizar a los usuarios del vehículo privado y que, en la mayoría de los casos, no encuentran la alternativa factible o práctica para sus necesidades. Y, en relación a esto, yo le quiero recordar, señor consejero, la medida 143 del acuerdo de gobierno entre PP y Vox, que compromete a la Junta de Andalucía a no financiar las zonas de bajas emisiones. Porque lo que no podemos hacer es prohibir por prohibir; lo que tenemos que trabajar es en buscar alternativas y en facilitar la vida a los ciudadanos. No podemos convencer a los ciudadanos de que dejen su coche en casa si no tienen otra opción.

Y finalizo, señor consejero, haciéndole dos preguntas. ¿Ha reclamado formalmente la Junta al Ministerio que los consorcios andaluces entren en esas subvenciones que le he comentado al inicio de mi intervención? ¿Y qué cuantía tendrá el refuerzo a los consorcios en el presupuesto 2027, a cada uno de esos nueve consorcios?

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Sánchez.

Continuamos con el Grupo Socialista. Señora Arrabal, tiene la palabra por un máximo de siete minutos.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias.

Buenas tardes y gracias, presidenta.

Antes de entrar en la materia, sí quería hacer un par de apreciaciones, consejero. Mire, es la segunda comisión que hacemos. Y se sorprende usted de tener que dar cuenta aquí del transporte público, que es de su competencia. Se ha visto que muy cómodo no estaba. Le han sobrado seis minutos para compararse con el Gobierno de España. Yo le pido desde aquí rigor y lealtad institucional. Mire, la inversión en infraestructuras del Gobierno de España, la adjudicación en obra pública civil del Gobierno de España en Andalucía en el año 2025 ha ascendido a 1.523 millones de euros; 1.523, obra adjudicada, no anunciada, como hace aquí Moreno Bonilla; obra adjudicada. Así que yo le pido rigor y seriedad

y que se centre en lo que le compete, que no está todo tan bien como usted dibuja ni como usted pinta; que no, y usted lo sabe.

Así que mire, con respecto a los consorcios de transporte metropolitano, quería empezar diciendo que es importante; que claro que se ha aumentado el número de ciudadanos que viajan en transporte público, se ha aumentado el número de pasajeros. ¿Por qué? —porque ustedes lo han dicho en varias ocasiones—. Porque está bonificado. Pero no dicen por qué está bonificado. Porque el transporte público en Andalucía está bonificado, por una parte, el Gobierno de España y, por otra parte, la Junta de Andalucía. La Junta de Andalucía accede a bonificar porque, si no, no había bonificación del Gobierno de España. O sea, el mayor... ¿Fue una medida buena? Pues claro que sí. ¿Esa medida que impuso, que puso el Gobierno de España ha dado su fruto? Pues claro que sí. Reconózcalo; le honraría reconocerlo.

Y esa es la causa fundamental que explica el aumento de pasajeros. Porque una cosa es conseguir que el ciudadano quiera coger el autobús —que eso, con la bonificación, se ha conseguido—. Y otra muy distinta, consejero, es garantizar que tenga un autobús cuando lo necesita. Y aquí está la preocupación principal.

Ustedes presentan unas nuevas concesiones como una gran modernización. Y quiero hacer una distinción muy clara: renovar las concesiones no es lo mismo que transformar la red. ¿Verdad que no, consejero? Es necesario regularizar, la seguridad jurídica; todo eso está perfecto, está muy bien y es necesario. Pero no significa automáticamente ni más líneas, ni más frecuencias, ni mejores conexiones. Las concesiones caducadas se han regulado. Pero miren ustedes: llevaban muchos años pendientes. De acuerdo. Pero ahora mismo, con absoluta objetividad, consejero: ocho años es un plazo desmesurado. Con una gestión diligente, estos contratos se habrían tramitado entre dos y tres años, incluso con la pandemia de por medio. Pero ustedes han necesitado ocho años, ocho años para salir del limbo legal. Lo que han firmado es un contrato de mínimos, un contrato diseñado para salvar los muebles, tomando como base los recorridos, los horarios...; todo lo antiguo, sin diseñar la red de los nuevos polígonos, hospitales, universidades que han surgido. De eso, nada; eso ya más para adelante. La prueba es la propia duración: cinco años, nada más.

El nuevo mapa concesional, que debe adaptarse a las necesidades actuales, todavía está en fase de redacción —y lo que le queda—. Y aquí está la pregunta: ¿cuándo, señor consejero? ¿Cuándo estará terminado ese mapa? ¿Cuándo se aprobará? ¿Cuándo se traducirá en líneas nuevas, en frecuencias nuevas? ¿Cuándo? ¿Puede el ciudadano, que no vive en una concesión administrativa, vive en su municipio, tiene que ir a trabajar, tiene que ir a estudiar, tiene que ir al hospital y necesita que el autobús llegue? El ciudadano no vive en esa concesión.

Mire, hay otros datos significativos. Y es, por ejemplo, la renovación prevista de la flota. De eso nos ha hablado usted muy poquito. Y quizás sea porque tan solo se va a renovar un 12,5 % de la flota. Un 12,5. Ustedes solamente van a comprar una media de 120 —bueno, ustedes no, las empresas—, una media de 129 autobuses nuevos, de mil o algo más de mil, que tiene la flota de autobuses. Ustedes ahí también hacen el truco de la edad media. Compran algunos nuevos para la foto —eso sí, que no falte—, y ya los otros los mezclan con algunos de segunda mano que puedan comprar, que vienen, que van. Y bueno, y ahí hacemos un apaño y nos hacemos las fotos solamente con los nuevos. ¿Se van a hacer fotos

con los de segunda mano también, señor consejero? ¿O con esos ya no? Bueno, tendremos que verlo. Le digo: han hecho unos contratos absolutamente de mínimos.

El ciudadano puede ser que suba a un autobús nuevo o no, que siga subiendo a uno antiguo, pero va a pasar el mismo tiempo en la parada y usando las mismas líneas saturadas. Y no habremos transformado absolutamente nada, consejero. Y le pongo un ejemplo muy concreto, del Campo de Gibraltar. El plan de transporte metropolitano, aprobado en el 2023, contemplaba el Bus Rapid. En el 2026 —o sea, tres años después—, ustedes dicen que sacan una adjudicación, o adjudican el estudio del Bus Rapid y el inicio del proyecto. Seis años llevamos ya y todavía no hemos visto nada. ¿Cuándo va a ser una realidad? Ahora, eso sí, descongestionar la A7 tiene que hacerlo el Gobierno de España. Si es que ustedes no hacen su tarea; el Bus Rapid es para que estuviera ya funcionando y descongestionando la A7, consejero. Pero no. O la línea de la Concepción a Algeciras; la primera línea de la mañana, cargada de estudiantes, de gente que viene a trabajar. ¿Qué les ocurre? Que el autobús pasa por delante de ellos sin pararse, porque va lleno. ¿Qué le dice usted a estos viajeros? ¿Que las concesiones las han renovado? ¿Eso es lo que le ha decir usted a estos...? ¿O que el Gobierno de España, usted dice que no invierte? A ver si supera los 1.523 millones de euros, consejero.

Y, sobre todo, mire a la cara a los usuarios del transporte público. Aquí es muy fácil venir y decir que está todo estupendo. Móntese algún día en un autobús —pero no de los nuevos, de los antiguos—, haga una ruta de las saturadas, y después venga aquí a decirnos a todos nosotros que todo está estupendo y que ustedes son maravillosos. Y desde que han llegado al Gobierno de la Junta, se acabaron los problemas. Esto es todo.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, por un tiempo máximo de siete minutos, señora Trujillo.

La señora TRUJILLO PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Permítanme que, antes de empezar, dedique nuestro más sentido pésame a la familia y a los amigos de Javier Berlanga, que en la actualidad ocupaba el puesto de gerente del Consorcio de Transporte de Málaga. Ha estado años ligado a las políticas de movilidad en nuestra provincia y sentimos muchísimo su pérdida.

Señor consejero, muchísimas gracias por su comparecencia y por los datos que nos ha trasladado —muy solventemente, además—. Que nadie le diga a usted lo que tiene que decir ni comentar —faltaría más—, ni el tiempo que debe usted tardar en hacerlo, que aquí todo el mundo interviene y dice lo que le da la gana y le pretenden decir a usted lo que tiene que hacer o lo que tiene que decir.

Yo creo que los datos que ha comentado usted hoy, que hemos conocido, permiten sacar una primera conclusión, que es que el transporte público en Andalucía está creciendo, está mejorando, ¿no?

Podemos ser escépticos con los indicadores, como lo ha sido la compañera de Adelante Andalucía y puede tener parte de razón, pero está mejorando, porque detrás hay trabajo, hay inversión y hay planificación.

Y sí pensamos que el número de viajes es algo significativo, que se hayan superado los 77 millones de viajes con la tarjeta de los consorcios, que eso es un 13 % más prácticamente que el primer semestre del año pasado, es un dato muy positivo. Un dato muy positivo, por ejemplo, que en Córdoba los viajes hayan crecido en un 50 %, es decir, creo que es muy difícil pensar que esto ha ocurrido por casualidad. Ocurre porque hay más recursos que nunca y porque hay más trabajo que nunca.

Y también compartimos y entendemos que el transporte público tiene que ser asequible, lo ha comentado también el señor Alba, pero curiosamente solamente le ha echado las flores al ministerio. Pero bueno, en esto estamos de acuerdo. Y la señora Arrabal también lo ha mencionado. No me ha dado tiempo, pero esa medida de bonificar el transporte a los menores de 15 años, esa colaboración entre Administraciones para que el transporte esté bonificado para jóvenes, para otros usuarios, es una medida muy positiva, como no puede ser de otra manera, y que celebramos. Más medidas así deberían ponerse en marcha.

Hablamos también de llegar a cada vez más andaluces, ¿no? No solamente hablamos de municipios pequeños, que no hemos dejado atrás, pues sino de grandes ciudades que también tenían sus conexiones muy obsoletas.

En septiembre de este año, se ha formalizado la primera gran ampliación del Consorcio de Granada en 24 años. Se ha pasado de 33 municipios a 57. El de Córdoba ha sumado 21, 14 más para el año que viene. En Málaga, en 2024, se incluyeron municipios, bueno, grandes ciudades importantísimas para la provincia, como es Coín, como es Rincón de la Victoria. Y, claro, cuantificar este beneficio para la ciudadanía es muy sencillo, porque esto significa literalmente que un trabajador o un chaval que vive en Coín antes se tenía que ir a Málaga y pagaba 5,90, y ahora paga un euro. Comprando la tarjeta que, además, vale un euro cincuenta. Además, tiene una manera de usarla muy intuitiva y se recarga también de manera muy sencilla, ¿no?

Este es el resultado del trabajo que se está haciendo por parte de la Junta de Andalucía y también el resultado de ese objetivo de impulsar los consorcios. ¿Que quedan municipios a los que llegar? Sí, claro que sí. ¿Quedan líneas que reforzar? Sí. De hecho, probablemente este trabajo nunca esté finalizado. Es decir, no existe un objetivo al que haya que llegar y ya hemos parado y ya hemos vertebrado Andalucía, ¿no? Porque los territorios y las sociedades experimentan cambios y así lo hacen los territorios, los municipios, las áreas metropolitanas. Es decir, esto está en constante crecimiento.

Yo creo que lo importante es que no nos crucemos de brazos y miremos caducar el modelo de movilidad de Andalucía, que es lo que hicieron otros, cruzarse de brazos y ver cómo el sistema público de movilidad de Andalucía caducaba. Y lo dijo el otro día Pedro Sánchez también. En aquella entrevista que le hicieron en la SER, justificó un poco y dijo: «Es que yo solamente llevo siete años», ¿no? Creo que dijo siete u ocho años, como diciendo, no es tanto, a alguno se le ha hecho largo y yo nada más que llevo siete años. Bueno, eso se aplica para todos. Si al presidente del Gobierno le parece que siete u ocho años no son suficientes para implementar todas las políticas que quiere implementar, bueno, habrá

que ser justos y también entender que la Junta de Andalucía está llevando a cabo una transformación muy importante en este y en muchísimos sentidos. Y en ocho años, oye, pues claro que quedan tareas pendientes, lo importante es no cruzarse de brazos.

Pero es que cuando llegó este Gobierno, y el consejero lo ha señalado, 119 de las 122 concesiones estaban caducadas. Pero es que algunas caducaron en el 1997, que yo tenía dos años y a la Junta de Andalucía Socialista ya le estaban caducando las concesiones del transporte público en Andalucía. Y hay declaraciones del consejero socialista en 2017 diciendo como reconociendo que habían caducado, pero tenemos problemas con la patronal. Bueno, yo creo que ya lo obviamos mucho. Y reconocemos, sí, aquello pasó, pero creo que los efectos y las consecuencias las siguen padeciendo. No nosotros, no nosotros, las padecen el territorio y muchos municipios de Andalucía que llevan muchísimos años de retraso. Lo de dejar caducar las concesiones es un ejemplo solo de cómo se hacían las cosas.

En la anterior comparecencia también hemos hablado de dejar que se caducasen concesiones, pero que, si nos vamos a la Comisión de Sostenibilidad, de agua también encontramos cómo se ejecutaba, se cobraba el canon y no se ejecutaba, 500 millones de euros guardaban en un cajón. Pero que si se va a la Comisión de Empleo, había subvenciones que estaban autorizadas y no se abonaban. Es decir, era un poco el *modus operandi*, el dejar de hacer.

No siempre, como ha dicho la señora Pérez, que me ha parecido que ha estado muy acertada, porque, bueno, lo mucho y lo poco que había en Andalucía era obra del Partido Socialista, porque nunca había gobernado nadie más, pero sí en los últimos años creo que los datos hablan de una dejadez que es bastante evidente, bastante evidente.

Y otro gran ejemplo de esta nueva manera de gestionar la movilidad en Andalucía lo encontramos en el metro, que no solamente tenemos que hablar de las líneas de autobuses. Y creo que no les interesa mucho a los partidos de la oposición hablar de metro, porque el ciudadano cada vez está utilizando más este modelo de transporte. Hemos superado los 62 millones de viajeros en 2025, que esto es casi un 24 % más que en 2023.

Es decir, creo que es un gran éxito que ha puesto en marcha la Junta de Andalucía en los últimos años. Y esto no es sencillamente porque crezca la población o porque estén bonificados, aumentan los usuarios porque está bonificado el billete. Porque los billetes de cercanías también están bonificados y los usuarios de las líneas de cercanías están descendiendo. Entonces, creo que, bueno, justificar que están aumentando los usuarios del transporte público, que depende de la Junta de Andalucía, que está subiendo por la bonificación, y justificar el descenso en el uso de las líneas de cercanías que dependen del Gobierno de España, que también están bonificadas, eso parece que ya no interesa.

Por no hablar de la valoración que hacen los usuarios de la red de cercanías. Esto sería muy interesante. Y que comparen con las líneas de metro. El nivel de satisfacción de los usuarios de las líneas de cercanías y de Ave con las de los metros que gestiona la Junta de Andalucía. Se van a sorprender ustedes bastante.

Para terminar, creo que el reto no es simplemente más transporte público, como han expresado algunos compañeros, es conseguir que cada vez más andaluces quieran utilizarlo porque saben que funciona. Creo que no todas las Administraciones pueden decir lo mismo.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Trujillo.

Señor consejero, es su turno con un tiempo máximo de siete minutos.

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

—Gracias, señora presidenta. Señorías.

Señor Alba, yo comparto con usted realmente todos los planteamientos que me hace. Considero que debemos dar un transporte público para todo el mundo y no deben tener un privilegio los que viven en la zona metropolitana o que la gente que vive en ámbito rural o más alejadas tengan más dificultades. Y en eso estamos trabajando desde el 2019, en buscar ese equilibrio, en propiciar que la gente que está lejos de las poblaciones, de las áreas metropolitanas, pueda residir allí. Y se puede vivir allí, ir a trabajar a la ciudad y volver a su casa. Ahí está la política también de las ampliaciones de los metros, por ejemplo. El proceso de los metros lo estamos haciendo cada vez más metropolitano y menos urbano, porque entendemos que hay que atender a las áreas metropolitanas. La función del transporte es esa, ¿no? El transporte tiene sus escalas, ¿no? En ámbito urbano están los modos de transporte urbano; ámbito metropolitano, los metropolitanos: ámbito ya de cercanías, más alejado, están las cercanías, lo ferroviario, media distancia; la alta velocidad, más de 300 kilómetros. Hay que tener esa idea en la cabeza, ¿no?, de que tenemos que trabajar en todo eso. Y en esa línea han sido todos los proyectos que hemos puesto en marcha, ¿no?

Como le he dicho, las concesiones estaban todas caducadas; bueno, 119, ¿no? Eso ha pasado en Andalucía y en toda España, no solamente en Andalucía. Pero, bueno, hemos sido de los pocos que hemos conseguido ponerlas en vigor. ¿Y eso qué nos ha permitido? Pues ha permitido que el concesionario tenga un contrato, y con ese contrato el concesionario puede hacer inversiones, puede comprar vehículos, muchos o pocos, bueno, los vehículos que pueda comprar. Puede mejorar su oficina, mejorar el servicio al ciudadano. Nos permite también a la Administración hacer un seguimiento. Antes, cuando llegamos aquí, no se sabía los servicios que se daban, ni las frecuencias ni las rutas, prácticamente. Todo lo que no estaba dentro del ámbito metropolitano era totalmente desconocido. Habían ido cambiando los operadores los servicios y se desconocía absolutamente.

Y eso, gracias a Dios, hoy, a partir del final de 2026, vamos a tener todas las rutas, con las frecuencias, con los horarios, con las poblaciones atendidas, con el número de paradas que va a hacer en cada uno de los municipios al día. Absolutamente todo con control y con rigurosidad. Y nos va a permitir, pues, hacer un seguimiento. Y ese seguimiento nos va a permitir también hacer inspecciones y sancionar si no lo cumplen.

Además de eso, hemos trabajado en el presente, que es poner en orden, digamos, todas las concesiones; pero también en el futuro estamos trabajando con el mapa concesional. El mapa concesional pretende determinar cuál es el sistema de transporte que queremos para el futuro en Andalucía. Y estamos trabajando ya. Está en redacción ese mapa concesional, con un importe de 2,5 millones de euros. Y se está analizando toda Andalucía, haciendo un diagnóstico y determinando cómo queremos el futuro. Cuando

terminen estas concesiones, que tienen una vigencia de unos cinco años, más una posible prórroga de dos, pues, licitemos las siguientes en base al nuevo mapa concesional ya totalmente actualizado.

Dar más frecuencias, más servicios, más horario. Bueno, las concesiones estas han incorporado todas las mejoras de servicio que acordaban con los consorcios de transporte. O sea, los ayuntamientos acordaban unas mejoras de servicio y todas esas se han incorporado en las concesiones. Los ayuntamientos a partir de ahora van a ahorrarse unos 2,2 millones de euros en toda Andalucía porque todas esas mejoras de servicio se han incorporado en la concesión. ¿Vale? Damos más frecuencia, damos más servicio porque todas esas mejoras se han incorporado en la concesión. Y ese presupuesto que tienen ellos para mejorar el servicio podrá continuar trabajando con los consorcios para implementar nuevas mejoras.

La señora Blanco me comentaba y preguntaba cuántos millones de viajeros o de usuarios, porque contaba lo del autobús, que eran 25 millones. Bueno, hemos pasado de 68 millones de usuarios en el 2025 a 77 millones en el semestre, primer semestre. Es un incremento de un 13 %. De esos, en transporte público de la Junta de Andalucía eran 46 millones en el 2025 y han pasado a 50 millones en el primer semestre de 2026, 50 millones.

Con respecto al presupuesto, sí, no paramos de incrementar el presupuesto, como digo, 77 millones en el 2018 y ya vamos por 198 millones de euros, 2,6 veces más.

Gente que se queda en las paradas en la zona de Cádiz y tal, pues, mire, precisamente es una de las cuestiones por las que hemos renovado todas estas concesiones. A partir de ahora no se pueden quedar personas en las paradas. El contrato contempla que a partir de un tercer día consecutivo que se quede una persona en una parada tienen que poner un autobús nuevo. Y eso se cumple gracias al contrato que hemos firmado y que están entrando en vigor a partir del 1 de octubre y han entrado muchas rutas en funcionamiento y a final de año estarán todas. ¿Qué pasa? Que no es inmediato, no. Lo adaptan. Hemos dicho tres días consecutivos, se da la voz de alarma, el consorcio reclama la puesta en servicio de otro autobús y tiene que poner un autobús el concesionario, obligado por contrato.

Con respecto a Andalucía Rural Conectada, bueno, no sé, había algún problema en Almería, decía usted, no recuerdo bien, pero bueno, yo creo que es un programa que funciona muy bien en toda Andalucía. No paramos de incrementar rutas, tenemos más de 100 rutas ya nuevas, atendemos a 150 municipios, 380.000 ciudadanos cubiertos y queremos incrementar todas las que podamos poner mejor, es nuestro objetivo.

Mapa concesional, ya lo he dicho, estamos redactándolo, 2,5 millones de euros y va a definir el futuro de la movilidad.

Con respecto a la financiación de los consorcios por parte del Grupo Vox, señora Sánchez, vamos a incrementar, vamos a ir incrementando la financiación de los consorcios, como ya estamos haciendo, ahora no le puedo adelantar cuánto va a ser el del año 2027, pero va a incrementar, sin lugar a dudas.

Con respecto a que no hay financiación por parte del Estado, ciertamente el Estado financia a Valencia, Barcelona, Madrid y Canarias con 360 millones de euros. Nosotros hemos reclamado al Estado que nos financie igualmente de forma proporcional. Nos deberían dar 110 millones de euros al año y nos dan cero, absolutamente cero.

El transporte a los pueblos, Andalucía Rural Conectada, estoy totalmente de acuerdo y estamos trabajando, como he dicho, y la zona de baja emisión no es competencia de la Junta de Andalucía, es una competencia absolutamente municipal. Ahí a nosotros no nos dejarían financiar los interventores absolutamente nada; o sea, que no se preocupe por eso.

La señora Arrabal, que todo está estupendo, ni muchísimo menos. Tenemos muchísimo que hacer, en transporte hay muchísimo que mejorar y ese es nuestro objetivo, mejorar el transporte. Las bonificaciones por parte del Gobierno de España ayudan, sin lugar a dudas, ayudan a que haya más usuarios. Concretamente, nosotros...

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Continuamos con el turno de réplica.

En este caso, el Grupo Por Andalucía tiene la palabra, señor Alba, por un tiempo máximo de tres minutos.

El señor ALBA ARAGÓN

—Gracias, presidenta.

Señor consejero, como ha podido apreciar en mis intervenciones, tanto en la comparecencia anterior como en la actual, sobre áreas metropolitanas, yo en ningún momento le entro a ningún tipo de reproche, porque le doy valor a este tipo de comparecencias, porque creo que son tal como las plantean en términos estratégicos hacia donde vamos en la temática que estamos tomando. Yo no he hecho ningún tipo de reproche, pero he lanzado líneas estratégicas que responden al modelo que desde mi grupo entendemos que es importante, que es el Grupo Por Andalucía, qué modelo llevamos y me alegra que diga que comparte incluso los planteamientos estratégicos del tipo o el modelo que defendemos. Pero es que la realidad es distinta. La realidad es distinta. La realidad no..., o las actuaciones que se llevan a cabo por parte de su consejería no están dando respuesta a los planteamientos estratégicos o al modelo que yo he planteado del cual usted dice que está de acuerdo.

Pero, bueno, podemos solucionarlo de alguna manera, señor consejero.

Desde mi organización hemos tenido reuniones con Comisiones Obreras y con profesionales del transporte, que son los que conocen el servicio desde dentro y quienes lo hacen funcionar y saben dónde están las carencias. Por eso le lanzo, para ver si coincidimos en el mismo modelo, propuestas concretas que podamos llevar a cabo. Por ejemplo, señor consejero, defendamos una tarifa integrada de un euro al día con los acuerdos y la financiación necesarios para facilitar el acceso a los autobuses interurbanos, al metro y al conjunto del transporte público. Una propuesta.

Otra propuesta. Ya que coincidimos en el modelo, defendamos conectar autobuses, metros y cercanías, coordinando recorridos y horarios para que un transbordo no se convierta en una espera interminable para la ciudadanía.

Otra propuesta. Defendamos avanzar en la gestión pública del transporte, porque el dinero de todos tiene que servir para que la gente llegue al trabajo, a clase o al hospital. Cada euro público tiene que

traducirse en un mejor servicio. Y el beneficio de una empresa no puede estar por encima de ese derecho. Eso significa que desde lo público existen responsabilidades. Defendamos planificar con quienes utilizan el transporte y con quienes lo hacen funcionar. Porque nadie mejor que los propios trabajadores y las trabajadoras que están todos los días en el tajo saben qué es lo que falla y qué es lo que hay que mejorar. Planifiquemos con ellos, a ver qué nos dicen.

Y, por último, defendamos una política integral de transporte que devuelva tiempo a la gente y supere la fractura territorial.

Estas son propuestas concretas que hay que materializarlas para llevar a cabo el modelo en el que coincidimos. Este es nuestro modelo y, desde ahí, examinaremos de alguna forma su gestión ya más en lo táctico, en las actuaciones que haga en el día a día.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Alba.

Continuamos. El Grupo Adelante Andalucía.

Señora Blanco, tiene la palabra por un tiempo máximo de tres minutos.

La señora BLANCO MUÑOZ

—Sí, muy breve.

Que sepa, señor consejero y la señora Trujillo, que tenemos todo el interés de hablar del metro y del cercanías. Yo no sé por qué ha dicho que no tenemos ningún interés en hablar del metro, pero nosotros al menos entendíamos que esta solicitud de comparecencia trataba de consorcios y nos hemos ajustado al tema. Entendemos que es lo que hay que hacer.

Señor consejero, yo sé que tiene usted poco tiempo para responder a todo y ha estado usted haciendo ese esfuerzo. A veces creo que no entiende o no oye bien la pregunta, porque como que repite la pregunta, pero la cambia y luego contesta. Pero yo entiendo que esto es complicado.

Pero sí me gustaría incidir en esta pregunta. El plan de transporte metropolitano del área de Sevilla. Es que tengo curiosidad, de verdad. Es que tengo curiosidad, porque creo que es el único que no se ha publicado y no sé por qué, simplemente. También para darles explicaciones a las personas que nos preguntan.

Gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Blanco.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Vox, señora Sánchez, por un tiempo máximo de tres minutos.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Arrabal, voy a empezar con un dato que ha dado usted: 1.523 millones de euros de obra ejecutada por el Gobierno de España. Bueno, adjudicada. Venga, pues lo repito: 1.523 millones de euros de obra adjudicada del Gobierno de España. Pues cero euros de subvención directa al transporte metropolitano del Gobierno de España a Andalucía. Cero euros, cero, cero millones y cero euros.

El Grupo Parlamentario Socialista trae esta comparecencia para hablar del Consorcio Metropolitano de Transporte. Y no sé, ¿es que ustedes quieren que se les recuerde, de verdad, los datos de lo que hicieron con estos consorcios cuando estuvieron casi cuarenta años gobernando? Yo no voy a repetir los datos que ha dado el consejero, pero sí les voy a pedir una cosa, señores socialistas. A ver, reconozcan de una vez por todas que las bonificaciones de las que disfrutamos aquí en Andalucía surgen, salen totalmente y euro a euro, precisamente, de los impuestos que pagamos los andaluces directamente. Mientras que la financiación estructural, que esa sí que depende del Gobierno de España, que nos correspondería a Andalucía por justicia, la comunidad más poblada, como he dicho antes, pues se la lleva, sobre todo, ya lo hemos visto, el transporte metropolitano Barcelona. Es decir, para contentar a sus socios, así de claro. Y el PSOE andaluz lo que está haciendo con este asunto, como con otros, es callar. Porque en Madrid, claro, en Madrid manda Pedro Sánchez y aquí tenemos a Montero, a la señora Montero, que fíjese el daño que le hizo a nuestra tierra y que le ha hecho estando en Madrid. Porque, como decía el otro día en pleno, la señora Montero no viene de la oposición, viene de un Gobierno.

Y sí es importante, sí que es importante, a diferencia de lo que se ha dicho aquí por otras señorías, que se aumente el número de viajeros y que se aumente el presupuesto. ¿Que queda por hacer? Por supuesto, no vamos a negar eso. Pues hagámoslo, pues trabajemos en positivo y hagámoslo.

Y, señor consejero, Vox considera prioritario el transporte público. Y por eso nos aseguramos que en el acuerdo de Gobierno que firmamos con el PP, como le he comentado antes, figurara explícitamente más financiación a los consorcios para mejorar la frecuencia, la cobertura, la calidad y la puntualidad; también que pudiéramos cumplir un tiempo razonable para acceder a lo que realmente importa a los ciudadanos, aparte de no financiar las zonas de bajas emisiones, como usted ha recordado.

Y termino, señor consejero, pidiéndole que marque claramente los objetivos que tiene esta consejería para cada uno de los consorcios, por parte de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Sánchez.

Señora Arrabal, tiene la palabra por un tiempo máximo de tres minutos.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias, presidenta.

Bueno, efectivamente, aparte de garantizar, el Gobierno de España, adjudicar obras civiles, obras e infraestructuras por valor de 1.523 millones de euros, hay otra cosa que ha garantizado —incluso ha in-

crementado—, y han sido las pensiones de nuestros jubilados, que ellos mismos han pagado. Así que, lecciones, ninguna. Lecciones, ninguna.

Con respecto a la bonificación, consejero, en su página habla de que ustedes bonifican el 20 %, y el otro 20 % lo bonifica el Gobierno de España. No sé qué cifras ha dado usted ahí; usted explíqueme ahora —vale—; porque realmente ustedes aquí dicen que bonifican el 20 %. Así que no sé bien a lo que se refiere.

Mire, usted me habla de renovación; yo le pregunto por la ampliación. Me habla de concesiones nuevas; yo le pregunto por expediciones nuevas. Me habla de autobuses nuevos, que, por cierto, le ha prestado a usted poco interés a renovar la flota. Eso, algunos nuevos, ¿qué más da? ¿No? Un 12 %, que no le ha gustado a usted que lo saquemos. ¿Que se va a hacer usted fotos con los comprados de segunda mano, sí o no? Porque a mí no le ha dado tiempo de decirme absolutamente nada.

No sabemos si el bus Transit tenemos que seguir esperando tres años más, y después el proyecto. O sea, ¿cuándo va a ser una realidad allí, en la comarca del Campo de Gibraltar? No nos ha contestado. Me imagino que tampoco le interesará.

Así que, mire, ustedes han creado una estructura común de coordinación de consorcios, para detectar necesidades. Pues utilícenla, utilícenla. ¿Existe un diagnóstico, provincia por provincia, de dónde faltan frecuencia, capacidad, cobertura...? ¿O no lo saben todavía? ¿Qué objetivos concretos se han marcado?

Miren, incorporar municipios al consorcio no puede ser solo para utilizar una tarjeta; tiene que traducirse en mejores conexiones. Si no, solo hemos ampliado, precisamente, el ámbito administrativo, pero no el efectivo, no el real, no el concreto. Y no puede ser la solución general para el mundo rural.

Donde hay demanda suficiente necesitamos oferta regular, previsible y estable. En Jaén, en Huelma y en Sierra Mágina hay servicios solo en determinados días. En Huelva, hay desigualdad total entre la costa y Andévalo, entre la sierra y Cuenca Minera. Eso no es un problema de tecnología, es de frecuencia y de cohesión, consejero.

Porque, al final, la frase es muy sencilla y se lo quiero dejar hoy aquí claro: la bonificación puede conseguir que el ciudadano quiera coger el bus; la responsabilidad de la Junta es conseguir que haya un bus que se pueda coger por cada ciudadano, y que no tengan que esperar en la parada al siguiente.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Arrabal.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, señora Trujillo, por un tiempo máximo de tres minutos.

La señora TRUJILLO PÉREZ

—Gracias, presidenta.

Queremos señalar que somos conscientes de que tenemos retos importantes por delante, ¿no?, y lo ha dicho el consejero. Creo que su consejería se ha marcado ciertos objetivos, que es seguir ampliando la cobertura de los consorcios, que es mejorar la frecuencia, que es reforzar conexiones entre los mu-

nicipios, avanzar en integración tarifaria; es modernizar autobuses, también; es seguir ampliando líneas de metro en todas las provincias.

Es decir, hay que conseguir que el transporte público sea cada vez una alternativa más atractiva que el vehículo privado, ¿no? Sobre todo, también conseguir... —y entendemos, estamos de acuerdo en ese punto—, en conseguir que la movilidad sea una herramienta real de igualdad de oportunidades; que un joven que estudie en un municipio pequeño pueda desplazarse a estudiar; que una persona mayor pueda también desplazarse a hacer gestiones al centro; que las áreas metropolitanas crezcan sin que eso suponga más contaminación, más tráfico, más emisiones. Nuestros objetivos son los mismos, pero los datos que hemos conocido demuestran que estamos trabajando para avanzar en esa dirección. Y creo que no todos pueden decir lo mismo.

Y cuando hablamos de movilidad, es que no se entiende de hablar de transformar la movilidad de una provincia o de una ciudad de manera aislada. Es decir, igual que no podemos hablar únicamente de las cercanías, no podemos hablar únicamente del sistema de autobuses, no podemos hablar del metro de manera aislada. Es decir, tenemos que generar un ecosistema que de verdad dé alternativas a los ciudadanos, que les seduzca para entender que el transporte público es realmente una opción con más ventajas que puede ser ir cada uno en su coche.

Y todo el mundo sabe las deficiencias que hay ahora mismo de movilidad en este país. Hablaba antes la portavoz del Partido Socialista un poco de la A-7. Bueno, yo creo que los ciudadanos saben y conocen bien qué y quiénes están fallando para mejorar la movilidad —no solamente en Andalucía, hablo a nivel nacional—. Pero, por ejemplo, no me resisto a hablar de la provincia de Málaga. Es decir, ¿qué podemos experimentar problemas puntuales? Por supuesto que sí. Pero los ciudadanos tienen las cosas muy claras. Por ejemplo, que la red de cercanías es una vergüenza lo saben todos los malagueños. Y es absolutamente necesaria y muy vertebradora, porque conecta municipios muy muy muy relevantes para nuestra provincia. Que hay incidencias diarias en la línea hasta Fuengirola lo sabe todo el mundo. Que prometieron aumentar la frecuencia y era mentira, también lo sabe todo el mundo. Que prometieron mejoras en la A-7 y era mentira, también lo sabe todo el mundo. Que prometieron unas bonificaciones en la AP-7 que eran ridículas, pero ni eso ha sido capaz al final de ejecutar el ministerio. Eso también lo sabe todo el mundo. Y ya también sabe todo el mundo que, cuando se coge el AVE en este país, casi nadie llega a tiempo, casi nadie llega a tiempo. Por lo cual, transformar la movilidad también es conseguir que los ciudadanos confíen en que sus alternativas de transporte público funcionan y lo hacen bien.

Gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Trujillo.

Señor consejero, como cierre, tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos.

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

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues quería terminar respondiendo a la señora Arrabal, a algunas cuestiones que me quedaron antes por decir. Decía que no le había respondido.

El tema del número de flotas que se ha renovado, me preguntaba, ¿no? Pues..., de renovación de autobuses, ¿no? Pues sí, se han incorporado 129 vehículos nuevos, ¿vale?, para 25 concesiones. En total...; son 67 en total, ¿vale? Será proporcional seguramente ese número, ¿vale?, por lo cual, el 12 % no va a ser.

Con respecto a la consulta del Bus Rapid Transit, pues está en estudio informativo y redacción de anteproyecto. La previsión es que en el año 2027, en este año 2027 estará terminado ese estudio informativo y anteproyecto, y que puede ser una solución muy interesante para la movilidad del Campo de Gibraltar.

Me preguntaba también la señora Blanco con respecto al plan de transporte metropolitano de área de Sevilla. Ese plan, el problema que tuvo es que tenía un contencioso con el consultor anterior, que se resolvió en el 2023 —definitivamente hubo sentencia—. Y, claro, con un contencioso abierto no se podría abrir una nueva licitación para licitar un nuevo estudio. Se licitó en 2024, una vez que tuvimos ya la sentencia del contencioso, y se adjudicó en 2025; está en redacción ahora mismo. Ese es el problema; por eso se ha quedado el último: porque, desde que llegamos, tenía un contencioso con los consultores anteriores.

Con respecto al Grupo Vox, la señora Sánchez, el incremento del presupuesto de los consorcios, ya le he confirmado que va a ser así. Y que marque objetivos de legislatura de los consorcios. Pues nuestro objetivo es claro: es mejorar la movilidad en todas las áreas metropolitanas y fuera de las áreas metropolitanas. Y nuestro objetivo principal es que queremos ser un referente en transporte público a nivel nacional.

También preguntaban que qué ventajas serían pertenecer al consorcio; que si algunas estaban ya antes y solamente le posibilita entrar en los consejos de administración, y que eso qué ventaja es. Bueno, pues mira: esa ventaja es una ventaja relevante, porque tienes a un gerente del consorcio, que le puedes llamar en el momento en el que tienes un problema; le puedes reclamar mejoras de servicio; le puedes comentar las incidencias que se estén produciendo. Y, sin lugar a dudas... Y, además, tienes un equipo de técnicos que están permanentemente dedicados, exclusivamente, a ver que el transporte público en ese ámbito metropolitano funcione. Eso es pertenecer al consorcio de transportes, además de las ventajas y las bonificaciones que decíamos.

Luego, también comentaba la señora Arrabal que le explicara el tema de los descuentos. Se lo explico. A ver, la Junta de Andalucía hace un 30 % de descuento. Con la tarjeta de los consorcios se hace un 30 %. Ya una vez descontado el 70 %, ahora le sumamos un 20 % de la Junta de Andalucía y otro 20 % por parte del Estado. Si hacen la cuenta, eso equivale a un 44 % de descuento por parte de la Junta de Andalucía y un 14 % por parte del Estado. Esa es la cuenta. Haga usted el número y le sale. Ya verá cómo sí. Bueno, digo, porque yo lo he hecho, y me ha salido, y eso es lo que sale.

Más asuntos. Decía también la señora Arrabal que hay que hacer que el ciudadano pueda coger el autobús permanentemente y que no se queden en la parada. Pues, precisamente, es lo que estamos haciendo con todo el proceso que llevamos trabajando desde el 2019, que ahora está cristalizando, de renovar las concesiones, de la puesta en servicio del Centro de Control y Gestión del Transporte. Ese centro de control nos va a permitir..., pues, todos los autobuses tienen un GPS. Nos van a dar informa-

ción permanentemente de su ubicación. No que le tenemos que preguntar al concesionario dónde está el autobús, sino que lo vamos a ver nosotros, con un centro de control y con la pantalla. Esa información la vamos a poder trasladar a los usuarios a través del teléfono móvil. Y eso se va también a trasladar a las pantallas, a los paneles que hemos puesto, 500 paneles. Y vamos a continuar poniendo paneles de información en tiempo real en todas las paradas, y en todas las estaciones de autobuses. En definitiva, lo que estamos intentando, entre todos, es hacer más cómodo y más fácil el uso del transporte público.

Bueno, no quería terminar sin dedicar unas palabras, también de recuerdo, a Javier Berlanga, el gerente del Consorcio de Transporte de Málaga, que desgraciadamente falleció anoche, de una forma prácticamente repentina. Se detectó una enfermedad en la última semana y, bueno, ha sido un gran compañero y un trabajador incansable en los últimos siete años en la gerencia del Consorcio de Málaga, y, bueno, recordarle y darle gracias por todo lo que ha hecho.

Así que nada más, señorías.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias, señor consejero.

Terminamos en este punto las comparecencias.

13-26/POC-000020. Pregunta oral relativa a actuaciones para mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en la carretera A-384

La señora CAYUELAS PORRAS

—Y pasamos a continuación a las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión.

Iniciamos con el Grupo Por Andalucía, la respuesta oral relativa a la carretera A-384.

[Intervención no registrada]

Un minuto, señor Alba, que tengo que ver esto así..., no es tan fácil.

Tiene la palabra, señor Alba.

El señor ALBA ARAGÓN

—Gracias, presidenta.

La carretera A-384 constituye una importante vía de comunicación entre las provincias de Cádiz y Málaga. Conecta Arcos de la Frontera con Antequera, atravesando distintos municipios. La elevada siniestralidad registrada en determinados puntos de esta carretera viene preocupando a las Administraciones locales y la población usuaria de esta vía.

Por todo lo expuesto con anterioridad, formulo la siguiente pregunta: ¿qué actuaciones tiene previstas el Consejo de Gobierno para mejorar la seguridad vial y reducir la elevada siniestralidad de la carretera A-384 que une Arcos de la Frontera y Antequera? ¿Qué puntos concretos han sido identificados como tramos de especial peligrosidad? ¿Qué inversiones se contemplan y en qué plazo está prevista la ejecución de las medidas necesarias?

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, gracias, señor Alba.

Señor consejero, tiene la palabra por un tiempo máximo de dos minutos y medio de nuevo.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señorías, la A-384 es un eje estratégico que conecta Arcos de la Frontera y Antequera, esencial para la movilidad y la actividad económica y vertebración de las comarcas por las que discurre. El Gobierno andaluz es consciente de la importancia de esta infraestructura y trabaja en actuaciones inmediatas de mejora, así como en la planificación de su futuro desarrollo.

En este sentido, estamos redactando los proyectos de construcción de la duplicación del tramo entre Arcos de la Frontera y Bornos, y también del proyecto del aumento de capacidad entre el puerto seco de

Antequera y la A-92, los dos extremos. Pero, además, ya estamos actuando sobre la carretera. Hemos invertido más de 1,8 millones de euros en rehabilitar el firme entre el límite provincial y Almargin, y en la travesía también de Campillos, mejorando la seguridad vial y las condiciones de circulación, 1,8 millones de euros.

A ello, sumamos el Plan Andalucía Actúa, con 29 millones en las provincias de Cádiz, Málaga, de los que ya se han ejecutado 10,8 millones, incluyendo intervenciones en Alcalá del Valle y en la Sierra de Grazalema, entre otras, así como el plan extraordinario de asfaltado en la provincia de Cádiz, dotado con 22 millones de euros, de los que un millón son para esta vía. Señorías, los hechos demuestran el compromiso con la mejora de la A-384, planificando las actuaciones, ejecutando inversiones y reforzando la seguridad y el mantenimiento de una carretera fundamental para Andalucía.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

¿Me van a permitir un minuto? Que vamos a hacer una prueba, creo. Creo que así tenemos..., aparecen los dos.

[Intervención no registrada]

Es que como es nuevo...

Continuamos con la siguiente pregunta acerca del tranvía del Aljarafe en Sevilla...

[Intervención no registrada]

Un segundo. No, es que no me deja poner menos de dos minutos.

[Intervención no registrada]

Ya está. Intervenga usted. Señor Alba, intervenga sin el más mínimo problema, y pido disculpas.

El señor ALBA ARAGÓN

—Gracias, presidenta. Seré breve.

Bueno, señor consejero, le agradezco la información que da a la pregunta, pero creo que, precisamente, la respuesta que ha dado demuestra la necesidad de la propia pregunta. Y me explico. Porque no le estoy preguntando únicamente qué actuaciones ha hecho ya la Junta. Le estoy preguntando qué va a hacer a partir de ahora para mejorar la seguridad de la A-384. Tres cosas que considero fundamentales: la primera, ¿qué puntos concretos considera la Junta peligrosos? ¿Qué actuación va a realizar en cada uno de ellos? Y tres, ¿cuándo será ejecutada? Porque si existen tramos que técnicamente están identificados como peligrosos, los usuarios tienen derecho a saber que existe una planificación ya para corregirlo. Porque me consta la preocupación que hay entre la población de la Sierra de Cádiz.

Y dos, ¿la Junta considera que no hay puntos especialmente peligrosos? Si no existen, creo que también sería importante que lo explicara claramente. Esta carretera vertebradora, lo ha dicho usted también, buena parte de la Sierra de Cádiz, conecta Cádiz y Málaga. Y quienes la utilizan todos los días no ne-

cesitan solamente anuncios o actuaciones puntuales después de un accidente, que son muchos los que se han dado. Necesitan saber qué se va a hacer, cuánto va a costar y cuándo se va a hacer. Por eso le pediría que ese compromiso quede claro hoy: diagnóstico, inversión y calendario. La mejor actuación es aquella que consigue que el accidente nunca llegue a producirse.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora sí, muchas gracias, señor Alba.

Señor consejero, tiene de nuevo la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señor Alba, bueno, le he comentado, hay dos proyectos en redacción, en los dos extremos actualmente. Bueno, y las inversiones que también le he trasladado. Le puedo asegurar que la seguridad vial es una prioridad para este Gobierno. Por ello, el pasado mes de mayo se adjudicó la elaboración de los estudios para la identificación de los tramos de concentración de accidentes, los TCA, de nuestra red viaria, con una inversión de 1,2 millones de euros. Este trabajo va a permitir actualizar el análisis de la siniestralidad en el conjunto de la red y dar continuidad a las actuaciones de mejora de seguridad vial.

En cuanto a la A-384, quiero precisarle que los tramos de concentración de accidentes identificados ya fueron analizados y objeto de actuaciones específicas, quedando resueltos todos los detectados hasta 2024. Desde entonces, los servicios técnicos realizan un seguimiento permanente de la evolución de la siniestralidad y de las condiciones de la carretera para determinar en cada momento las medidas más adecuadas. Nuestro compromiso es seguir impulsando las actuaciones e inversiones necesarias para reforzar la seguridad vial y la conectividad, así como la capacidad de la A-384.

Muchas gracias, señorías.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, muchas gracias, señor consejero.

Me van a dar un minuto, que vamos a confirmar cómo funciona para no tener...

13-26/POC-000277. Pregunta oral relativa a la recuperación del tranvía del Aljarafe (Sevilla)

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora sí.

Entonces, continuamos, señor Recio, que creo que sí es su turno, por parte del Grupo Socialista, la pregunta con respecto al tranvía del Aljarafe de Sevilla.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Sí, muchísimas gracias, presidenta.

Estimado consejero, buenas tardes.

Doy la pregunta por formulada.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

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

—Gracias, señoría.

Señora presidenta, señorías.

Conviene recordar que estamos hablando de un proyecto impulsado durante años de gobierno socialista y que, después de más de quince años, nunca llegó a materializarse, no se hizo prácticamente nada. Un proyecto que no pasó de la fase de planificación, de la ejecución parcial de un corredor y de la reserva de un espacio en algunos tramos, sin que llegaran a licitar las infraestructuras tranviarias propiamente dichas.

Por eso, este Gobierno ha decidido abordar la movilidad desde una perspectiva más amplia, más realista y más útil para los ciudadanos.

Como su señoría conoce, actualmente se encuentran en redacción tanto el nuevo plan de transporte metropolitano de Sevilla como la actualización del estudio de alternativas de la futura línea 2 del metro de Sevilla, contemplando ambos trabajos el Aljarafe como ámbito prioritario de análisis.

Nos encontramos en la fase de redacción del estudio informativo, donde hay una docena de soluciones planteadas y nuestra voluntad es desarrollar el proyecto más ambicioso que el que existía anteriormente, para que vaya desde Sevilla hasta el Aljarafe.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.
Señor Recio.

El señor RECIO FERNÁNDEZ

—Sí, muchísimas gracias, presidenta.

También conviene recordar, sin el sesgo con el que lo ha hecho, consejero, la frenética actividad en cuanto a iniciativas que el Partido Popular en esta Cámara hacía hace ocho años sobre este proyecto. Cuando el Partido Popular y los diputados del Partido Popular de Sevilla, caso de Jaime Raynaud u otros diputados de la provincia de Sevilla, decían que esto era un proyecto necesario, que había que impulsar, que era fundamental, prioritario para vertebrar el Aljarafe, que nunca pusieron en duda. Hay preguntas incluso que piden al Partido Socialista en ese momento que amplíe el proyecto inicial del tranvía del Aljarafe, y siempre dijeron una cosa: que esto no se materializaba por falta de voluntad política del Partido Socialista.

Y si hubo un año de especial reivindicación, por parte del Partido Popular, fue el año 2018. También conviene recordar algo que usted no ha hecho. Cuando el Partido Popular, el 22 de enero del 2018, presentó en esta Cámara una PNL que hablaba de plan de choque de infraestructuras para el Aljarafe, ¿sabe lo que decía el primer punto, consejero? Conviene recordarlo: «Impulsar y construir el tranvía del Aljarafe». Conviene recordar, sin sesgo. Y fueron muchas más las iniciativas que desarrollaron durante el 2018 el Partido Popular porque creía en este proyecto.

¿Y qué pasó a partir de diciembre del 2018? Ya no estaba a expensas la Junta de Andalucía de la falta de voluntad política del Partido Socialista. Pues lo que pasó es que en el 2019 ustedes dijeron que, en vez de tranvía, trolebús. En el 2020, pues, empezaron a hablar de corredor de transporte colectivo. En el 2022, pues, rescindieron el contrato del proyecto. Y en el 2023, cuando se le preguntó a Marifrán Carazo en el Parlamento, esta mujer, nuestra anterior consejera, dijo que el Partido Popular nunca iba a renunciar a ningún proyecto. ¿Y cuál ha sido su respuesta hoy?

Pues conviene recordar. Conviene recordar lo que el Partido Popular prometió en esta provincia. Vale que nosotros no tuviéramos voluntad política en ese momento pero, después de ocho años y esa actividad frenética en el Parlamento, yo creo que usted lo que no tiene es capacidad de sonrojarse. Y usted ha demostrado que no tiene capacidad de memoria, consejero.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Recio.
Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, nuestra prioridad no es recuperar debates del pasado, sino construir una Andalucía conectada, una Andalucía donde la movilidad sea más rápida, más eficiente, más integrada. Por eso estamos actuando sobre aquello que verdaderamente condiciona hoy la movilidad de la cornisa del Aljarafe, que es la conexión efectiva con Sevilla y con la red de transporte metropolitano.

Hemos impulsado una estrategia basada en tres pilares:

El primero, la puesta en servicio de nuevos carriles Bus-VAO del Aljarafe, una actuación real, útil y eficaz, que mejora la conexión con Sevilla, reduce los tiempos de desplazamiento y da prioridad al transporte público allí donde más se necesita, que es en los corredores de mayor congestión.

El segundo pilar es la intermodalidad. Estamos acercando el metro a los ciudadanos mediante lanzaderas rápidas y eficientes que conectan los municipios del Aljarafe con las estaciones periféricas.

El tercer pilar es la planificación de futuro, porque mientras otros dejaron proyectos sin ejecutar, este Gobierno está definiendo ya las próximas grandes actuaciones de movilidad para el Aljarafe, a través del nuevo plan de transporte metropolitano y de la futura línea 2 del metro de Sevilla, que llegará al Aljarafe, cosa que no lo hacía en la época socialista, cuando usted era alcalde y además lo reclamó a su partido y no se lo hicieron.

Además, tenemos el compromiso de estudiar la ampliación de la línea 1 del metro de Sevilla hasta Bormujos.

Señorías, no estamos mirando hacia atrás. Estamos construyendo una red de movilidad integrada basada en la intermodalidad, en los corredores de altas prestaciones, refuerzo del transporte público y la planificación rigurosa de infraestructuras ferroviarias, porque nuestro compromiso es con los ciudadanos del Aljarafe.

Muchas gracias, señorías.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

13-26/POC-000281. Pregunta oral relativa a los estudios para la creación de nuevas líneas de metro en Málaga

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente pregunta por parte del Grupo Socialista.

Señor Aguilar, tiene la palabra con respecto a la pregunta relativa a las nuevas líneas de metro en Málaga.

El señor AGUILAR ROMÁN

—Gracias, señora presidenta.

Sean mis primeras palabras, desde el Grupo Parlamentario Socialista, también de pesar por la desaparición del señor Berlanga.

Mire, señor consejero, el programa electoral del Partido Popular del 2018 comprometía ampliar el metro de Málaga hasta el PTA y también recuperar el proyecto de ampliación hacia la zona este de Málaga. Han pasado ocho años y, por supuesto, el metro ni se le espera en el PTA y la de recuperación de la zona este menos en absoluto. Ahora, lo que nos anuncian, señor consejero, son estudios para determinar a ver qué nuevas líneas serían las que se pondrían en marcha. Y por eso le pregunto: ¿en qué situación se encuentran esos estudios, señor consejero?

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Señora presidenta, señorías.

Pues hoy la prolongación del metro al futuro hospital Virgen de la Esperanza avanza con sus tres tramos en ejecución simultánea, cumpliendo el compromiso adquirido con los malagueños, pero además tenemos en marcha el estudio informativo de las futuras ampliaciones del metro de Málaga. Este trabajo analiza los tres corredores estratégicos recogidos a la planificación metropolitana, que es la conexión con el Parque Tecnológico de Andalucía y Campanillas, la prolongación hacia Ciudad Jardín y la extensión hacia El Palo y Rincón de la Victoria.

Las fases iniciales ya han concluido y han permitido recabar información, consultar a las administraciones implicadas y estudiar las distintas alternativas de trazado.

De 34 alternativas estudiadas, se han seleccionado 12 propuestas, un avance que nos permitirá disponer de las prioridades para continuar su tramitación y avanzar hacia la información pública.

Pero tan importante como el contenido de los estudios es la forma en la que los desarrollamos. Señorías, este Gobierno escucha a los municipios y trabaja desde la cooperación institucional. Por ello, el pasado 7 de septiembre constituimos junto al Ayuntamiento de Málaga una Comisión de Infraestructuras, Transporte y Movilidad, una comisión que nace para mejorar la vida de los ciudadanos y, precisamente en ese foro, ya hemos abordado la evolución de estas ampliaciones del metro de Málaga. El Gobierno de Juanma Moreno está dando una respuesta nítida a los problemas de movilidad, no solo con estudios y proyectos, sino también pasando a la acción con obras e inversiones.

Gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra el señor Aguilar.

El señor AGUILAR ROMÁN

—Gracias, señora presidenta.

Señor consejero, ocho años de anuncios, de promesas y de estudios. Ya me dirá, ahora luego en su réplica, cuáles son esas realidades de infraestructuras que están poniendo en marcha para mejorar la movilidad de Málaga.

Pero, mire, es que el señor Moreno Bonilla fue a más. Él dijo que la obra al PTA era una obra fácil, que en tres años estaría hecha, que además no era ni costosa y que, por supuesto, se recuperaría la ampliación de la zona este.

Mire, señor consejero, con ustedes las ampliaciones de líneas prometidas nunca llegan. Es que no han avanzado ni un centímetro esas ampliaciones de líneas. Eso sí, ustedes reclaman en problemas de movilidad e infraestructuras al Gobierno de España, pero de las suyas, de la Junta de Andalucía, nunca se sabe nada. Claro, que usted me hable de la ampliación que se está haciendo del metro hasta..., bueno, ha sido un poco sarcástico que usted hable del hospital Virgen de la Esperanza, cuando en el hospital Virgen de la Esperanza lo único que hay es un enorme aparcamiento, no hay nadie. Son las ampliaciones del Hospital Civil y Materno. Miren, esas son obras que se dejaron licitadas ya y proyectadas y licitadas por el Gobierno anterior, antes de que ustedes llegaran. Eso sí que es herencia recibida, señor consejero, y se dejaron. Luego, ustedes decidieron modificarlas y hacerlas no en superficie, sino en subterráneo.

Miren, aquí no se trata ya de decidir a qué territorio hay que ir. El metro tiene que llegar al PTA y tiene que ir a la zona este para resolver los problemas de movilidad, porque aquí se trata, señor consejero, de que ustedes cumplan con sus propios compromisos. Después de ocho años, Málaga no necesita de Juanma Moreno más estudios, lo que necesita es que sus promesas se cumplan, señor consejero.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Aguilar.

Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señor Aguilar, bueno, pues en realidad es en Málaga muchas, en transporte público, muchísimas. Le digo:

El Bus-VAO del parque tecnológico, digamos, quince años con retenciones permanentes todos los días, cinco kilómetros de retenciones y de atascos y de accidentes. Y, es más, le dimos la solución desde el ayuntamiento. ¿Y ustedes qué hicieron? Nada. Cero. O sea, absolutamente cero. Y nosotros, en cuestión de tres meses, resolvimos el problema de los accesos al parque tecnológico. Hicimos una primera fase, el primer Bus-VAO, hicimos una segunda fase y ahora nos hemos comprometido a hacer la tercera fase. El Bus-VAO de entrada a Málaga, otras retenciones que estaban permanentemente de acceso en la 357, entrada a Málaga desde la universidad, resueltas también.

El metro. ¿El metro? ¿El metro? No había ni un metro en construcción en el 2019, ni un metro en construcción en Andalucía. Estaba paralizado el metro de Málaga, con la zanja abierta en 2019. Tuvimos que rescatarlo. Había un proyecto para llevarlo al Hospital Civil en superficie. Nosotros redactamos los proyectos nuevos. Buscamos financiación, porque no tenía ni financiación. Y ahora mismo es una realidad, son tres tramos en ejecución de forma simultánea. Bueno, resulta llamativo escucharle y pedir que nos saltemos los estudios, precisamente cuando hablamos de una infraestructura que requiere el máximo...

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Sí, no se había dado cuenta, no pasa nada.

13-26/POC-000284. Pregunta oral relativa a las autovías A-474, Almonte-Hinojos, y A-494, Mazagón-Matalascañas (Huelva)

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente pregunta.

Señor Jiménez, tiene la palabra acerca de la carretera A-474, Almonte-Hinojos, y la A-494, Mazagón-Matalascañas.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Señor consejero, doy por formulada la pregunta.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, presidenta.

Señorías, bueno, las carreteras, la A-474, entre Almonte e Hinojos, y la A-494, entre Mazagón y Matalascañas, son vías estratégicas para la movilidad de la comarca de Doñana y para la conexión de importantes núcleos residenciales turísticos y económicos de la provincia de Huelva. Por ello, esta consejería viene actuando de forma continuada para mejorar su conservación, seguridad vial y funcionalidad.

En la A-474, que es la Almonte-Hinojos, hemos programado actuaciones de mejora del firme por 955.000 euros entre 2023 y 2026, de los que ya se han ejecutado 454.000 euros, y están previstos 500.000 euros para el 2026.

En la A-494, que visité hace unos días, estamos ejecutando un refuerzo de firme de 18 kilómetros, con una impresión de 2,5 millones de euros, cuya finalización está prevista para octubre de este año, para finales de octubre. En conjunto, ambas carreteras acumulan más de 3 millones de euros en actuaciones específicas de refuerzo de firme. A ello se le suma el contrato de conservación integral de la zona sureste, dotado con más de 6 millones de euros. Y dentro de este ámbito, la A-474 y la A-494 representan el 26 % de la red atendida, lo que supone una inversión estimada de 1,4 millones de euros de este contrato.

Señoría, estamos invirtiendo para conservar, mejorar y seguir avanzando hacia una Andalucía conectada, donde las infraestructuras acercan personas, generan oportunidades y garantizan la cohesión territorial, y también en la provincia de Huelva.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.
Señor Jiménez.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Gracias, señora presidenta.

Señor Muñoz, yo tenía ganas ya de debatir con usted. Usted es el responsable, era el viceconsejero del desastre en la gestión de las políticas de fomento, de movilidad y de transporte en la Junta de Andalucía, con dos consejeras, y ahora es el consejero del desastre de esta política en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Usted se hereda a sí mismo y hereda un desastre absoluto que hace que estas políticas estén abandonadas, y no haya más que anuncios y propaganda barata.

Mire, señor consejero, yo le agradezco mucho que, a raíz de que presentáramos nosotros esta pregunta, usted haya ido a Huelva. A partir de este momento, le digo ya que vamos a presentar una pregunta todas las semanas, con eso va a usted, se pone el chaleco amarillo y anuncia actuaciones que no iban a realizar, y que a 24 horas de enfrentarse usted a este control va usted allí a poner la cara. Si eso se va a traducir en kilómetros de asfaltado, de recuperación de la movilidad en la provincia de Huelva, ya le digo que una cada semana.

Efectivamente, estamos ante dos vías que son absolutamente vitales en el entorno de Doñana, que el propio plan de ordenación territorial del ámbito de Doñana establecía como absolutamente indispensable en el ámbito de la movilidad. Núcleos de población con un grandísimo interés turístico, especialmente en la A-474, vinculado a la actividad agrícola. Si usted no actúa en esa vía, no salen *berries*, sale puré de *berry* en esa zona. Estamos hablando de infraestructuras esenciales, abandonadas absolutamente. No sé lo que usted tiene programado. Ya le digo que hace 48 horas, a raíz de la presentación de esta pregunta, usted ha decidido actuar en la A-494.

Mire, usted no puede seguir engañando a la provincia de Huelva. Usted no puede seguir prometiendo el desdoblamiento de la A-483 también en la zona y, al final, poner encima de la mesa la estafa de un tercer carril. Ustedes tienen que actuar con contundencia. Tienen abandonada a mi provincia, tienen abandonados a los onubenses. Y ya está bien, señor consejero. A partir de ahora vamos a hablar de muchas cosas que tienen que ver con la provincia de Huelva. Y como ya es usted el que da la cara, sentado ahí, pues veremos en qué se concretan esas políticas que hasta ahora son puro humo y propaganda.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Jiménez.
Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, bueno, la A-494, la actuación estaba planificada desde julio, que es cuando se contrató. Pero, vamos, que no me importa, usted venga a decir, yo me iré con el chaleco, porque me encanta ir a visitar carreteras. Precisamente en esa carretera no se hacía ninguna actuación desde hace 24 años, 24 años.

[Intervención no registrada.]

Eso es verdadero. Los datos acreditan el trabajo que estamos desarrollando en estas dos vías. La realidad es que ambas carreteras disponen de una planificación de inversiones de casi 4,4 millones de euros, destinados al refuerzo de firme y a la conservación integral. Somos plenamente conscientes de que la conservación de la red viaria exige un esfuerzo continuo. Las necesidades evolucionan y siempre existen aspectos de mejora que requieren atención y seguimiento. Por eso, seguimos programando inversiones y ejecutando actuaciones para atender las necesidades existentes y mejorar progresivamente las condiciones de seguridad y comodidad. Nuestro compromiso no es dar el trabajo por concluido, sino seguir actuando allí donde sea necesario, con planificación, seguimiento permanente y una gestión responsable de los recursos públicos. Nuestro deber es mantener y mejorar una red viaria de más de 10.500 kilómetros aplicando criterios técnicos, priorizando necesidades y gestionando los recursos públicos con responsabilidad.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

13-26/POC-000288. Pregunta oral relativa a la carretera A-2231, Barbate-Zahara de los Atunes (Cádiz)

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente pregunta, formulada también por el Grupo Socialista, acerca de la carretera A-2231, Barbate-Zahara de los Atunes, en Cádiz.

Señora Arrabal, tiene la palabra.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, presidenta.

Le pregunto, consejero, ¿qué actuaciones tiene previsto realizar la consejería en la A-2231 que une Barbate-Zahara? No es la primera vez que pregunto por esta carretera aquí, y esto es señal de que no se ha actuado, claro, pero lo peor es que el firme, como no han actuado, va empeorando cada vez más. Le invito, consejero, a que coja su coche y a que transite por esa carretera a lo largo y ancho de sus 10 kilómetros más o menos que tiene, para que compruebe su estado. Pero usted conduciendo, para que note cómo el coche se desliza hacia adentro. Estamos reclamando asfalto, soluciones de seguridad, porque allí es un tramo de concentración de accidentes, según su consejería. Así que le pedimos que actúen.

Mire, en el kilómetro 5 está prevista una rotonda, la rotonda del Retín, que da mejoras al acceso a las playas. Ahora ya tienen ustedes, por parte de defensa, a su disposición los terrenos. Por tanto, la pregunta es sencilla, consejero, ¿cuándo van a actuar?

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, la carretera A-2231, desde Barbate a Zahara de los Atunes, es una vía de gran importancia para la Comarca de La Janda. Precisamente por ello esta consejería viene actuando de forma continuada para mejorar sus condiciones de seguridad y funcionalidad. Hemos ejecutado una actuación de regularización y refuerzo de firme entre el punto kilométrico 7 y el 8. Y además hemos incrementado los recursos destinados a conservación en la zona suroeste de Cádiz, dotando el contrato con 6,9 millones de euros, un 23 % superior al anterior.

Asimismo, les anuncio que está previsto licitar la redacción de un proyecto de rehabilitación del firme y mejora integral de esta carretera. Y mientras se desarrolla esta actuación, a corto plazo y antes del

próximo verano, se van a llevar a cabo actuaciones de reparación en los puntos con mayor deterioro, con el objetivo de garantizar las mejores condiciones de vialidad y seguridad.

Gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

Señora Arrabal.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Nada, que no tiene nada proyectado, consejero.

Sea valiente y dígalos. Usted me ha hablado aquí de mantenimiento de nuevo. Que los barbateños no necesitan más mantenimiento ni más anuncio ni más humo. Necesitan las máquinas en la carretera. Vaya usted a transitar la carretera, hágame el favor. Vaya usted a transitarla, a ver si es de justicia que esa carretera continúa así un año tras otro.

Barbate ya ha hablado. Su ayuntamiento, a propuesta del Partido Socialista de Barbate, ha aprobado una moción instando a la Junta de Andalucía a que haga una obra, un arreglo integral de la carretera.

Señor consejero, ¿usted desoye todo? En la primera comparecencia parecía que estaba usted muy contento porque están asfaltándolo todo. ¿Se olvidan ustedes de la provincia de Cádiz? ¿Se olvidan ustedes de los barbateños, de Barbate? ¿Le da igual absolutamente todo? Mire, compromiso. Le pido un proyecto de rehabilitación integral. Le pido presupuesto y calendario de ejecución. Proyecto de ejecución de la rotonda del Retín, aprovechando la disponibilidad del terreno que el ministerio ya le ha dicho. Ya que estamos en Barbate, hay una cosa, rápidamente, consejero, actúen en la carretera. Y, por favor, diga si usted ve viable que se abra la valla del puerto de Barbate. Los barbateños lo están pidiendo.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Arrabal.

Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Señora presidenta.

Señoría, la provincia de Cádiz tiene el mayor presupuesto del plan de asfalto de la Junta de Andalucía a la vez que Sevilla. Sevilla y Cádiz son los que más presupuesto tienen. Y también es la provincia con más presupuesto del Plan Andalucía Actúa. Tiene más de cien millones de euros, que es el 40 % del Plan Andalucía Actúa.

Desde el 2019 hemos venido priorizando actuaciones en aquellos tramos de la red autonómica que presentaban mayores necesidades de conservación y seguridad. La realidad es que nos encontramos con una

red que acumulaba importantes necesidades de conservación tras años de descenso de inversión, lo que nos ha obligado a establecer prioridades en el conjunto de Andalucía. Se pasó de 200 millones de euros a apenas 85 millones de euros entre el 2008 y el 2018. O sea, se redujo en un 60 % de forma continuada todos los años, durante diez años, la financiación de las carreteras, la conservación.

Además, en los últimos años hemos tenido que hacer frente a numerosos episodios meteorológicos adversos que han requerido actuaciones urgentes para garantizar la seguridad vial y la conectividad de muchas carreteras andaluzas y que han acelerado el deterioro de aquellas con más de veinte o treinta años sin atención.

Señorías, entendemos la preocupación por el estado de esta carretera y compartimos el objetivo de seguir mejorándola. Por eso seguimos trabajando en esta carretera. Ya se han ejecutado actuaciones de refuerzo de firme, se han incrementado los recursos de gestión a conservación de la zona y hemos anunciado la licitación de un proyecto para su rehabilitación y mejora.

Somos conscientes de que aún nos quedan muchas necesidades por atender y vamos a seguir actuando de manera planificada y responsable, atendiendo a los criterios técnicos y a las prioridades de la red.

Ese es nuestro compromiso con la A-2231, con la Janda y con la provincia de Cádiz.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor consejero.

13-26/POC-000312. Pregunta oral relativa al área logística de Majarabique

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Seguimos con el siguiente punto del orden del día, que es la pregunta relativa al área logística de Majarabique.

Tiene la palabra la señora Cayuelas.

La señora CAYUELAS PORRAS

—Señor consejero, la logística es una materia de la que todos hemos oído hablar mucho, pero quizás no muchos saben la importancia capital que tiene para el desarrollo de nuestra vida convencional.

Y por eso, ante esta pregunta, pues yo me fui a la RAE, y dice: es el conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, un servicio o una distribución.

Esto traducido a nuestro día a día son aquellas operaciones y procedimientos que son necesarios para planificar, ejecutar o para controlar de una forma eficiente el movimiento, el almacenamiento de todas las cosas que podamos necesitar, de los servicios también que podamos necesitar, y desde su punto de origen hasta el consumidor final.

El área de Majarabique es realmente uno de los proyectos estratégicos en materia de logística más importantes para el futuro no solo de nuestra provincia, de Sevilla, sino de toda Andalucía.

Llevar adelante los trabajos de urbanización de este potente enclave que está situado entre Sevilla y La Rinconada y que es titularidad de la Agencia de Puertos de Andalucía sabemos que es un trabajo largo en el tiempo y que muchas veces no tiene la repercusión pública del éxito inmediato que tienen otros asuntos tanto en los medios como en los ciudadanos. Pero ahí es donde encontramos al Gobierno de Juanma Moreno, recuperando de nuevo proyectos abandonados durante décadas, proyectos que son necesarios y que se están llevando ahora adelante los trabajos que finalmente harán que sea una realidad.

Europa necesita una gran plataforma logística. Al sur, nuestra ubicación, tamaño y población nos hacen estar en la mejor posición. Y es con actuaciones como esta y de este calado en las que Majarabique será una realidad.

Es cierto que alguna vez nos frena la falta de inversiones. Y es que he tartamudeado porque uno termina cansado, pero es que hay que decirlo, tenemos que reclamarle al Gobierno de España, pues, en materia ferroviaria todo aquel trabajo que necesitamos que haga. Y es que no hay más remedio, señor consejero, que seguir pidiéndolo.

Por lo tanto, le pregunto: señor consejero, ¿qué avances nos puede indicar desde la Consejería de Fomento y Movilidad en relación al desarrollo del área logística de Majarabique?

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cayuelas.

Tiene la palabra el señor consejero.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, Andalucía reúne todos los requisitos para convertirse en la gran plataforma logística del sur de Europa, un potencial que no pasa desapercibido para el Gobierno andaluz.

Desde 2019 hemos invertido más de 67 millones de euros en la red logística de Andalucía. Hasta el momento contamos con cinco áreas logísticas de interés autonómico: los centros de transporte de mercancías de Sevilla y Málaga, y las áreas logísticas de la Bahía de Algeciras, Córdoba y Antequera.

Todas estas actuaciones forman parte de la estrategia logística que el Gobierno de Juanma Moreno viene impulsando, una hoja de ruta que, además, está recogida en el Plan de Infraestructuras, en el PITMA 2030. Y, precisamente, la primera fase del área logística de Majarabique es uno de los pilares de la estrategia logística impulsada por este Gobierno.

Esta actuación, ubicada en la provincia de Sevilla, se encuentra actualmente en fase de licitación desde el pasado mes de agosto por cerca de 35 millones de euros, y ha despertado un notable interés, con 13 ofertas presentadas para su ejecución.

La adjudicación de las obras está prevista antes de final de año, de este año, y permitirá urbanizar las primeras 57 hectáreas de las 193 contempladas para el conjunto de este nodo logístico.

Cabe destacar el esfuerzo del Gobierno andaluz para desbloquear este proyecto, poniendo fin a 14 años de trabas administrativas y urbanísticas, incorporando Majarabique a la red logística de Andalucía.

Además, su ubicación es estratégica, situada entre Sevilla y La Rinconada, junto al corredor ferroviario andaluz y conectada con la futura S-35 y la S-40, es colindante con la terminal ferroviaria de Adif también.

Gracias a esta conexión, las empresas que se instalen en el área podrán importar y exportar mercancías a través del corredor ferroviario, aprovechando la proximidad de una terminal con función de puerto seco.

Señorías, Majarabique será un nodo logístico clave para el suroeste peninsular, conectando con Canarias, el norte de África, los mercados mediterráneos y el norte de Europa a través de los puertos andaluces.

Esta actuación generará miles de empleos directos e indirectos y reforzará la competitividad de Andalucía.

El Gobierno andaluz está haciendo su parte y ahora le corresponde al Gobierno de España acelerar los corredores ferroviarios pendientes con el fin de aprovechar plenamente el potencial de esta infraestructura y reforzar la competitividad y las oportunidades de Andalucía. Desde el Gobierno de Juan Manuel Moreno seguiremos trabajando para atraer inversión y generar empleo.

Muchas gracias.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

13-26/POC-000313. Pregunta oral relativa a la A-378

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues pasamos al segundo punto del orden del día, la pregunta relativa a la carretera A-378. Tiene la palabra la señora Cayuelas.

La señora CAYUELAS PORRAS

—Señor consejero, yo aquí iba a hablar de nuevo de la caducidad de los contratos de mantenimiento de carreteras, pero la verdad creo que la sala lo tiene ya bastante claro por lo que se ha hablado hasta ahora y la peligrosidad que esto ha supuesto.

Pero esta carretera, la A-378, que principalmente une Osuna con Martín de la Jara, Los Corrales, Sierra de Yeguas, no tenía solamente los problemas de abandono que tenían otras en el firme.

Tenemos que recordar que en octubre del 2018 las lluvias dejaron muy dañado el puente de entrada a Martín de la Jara, sin que este problema no ya se hubiera solucionado, sino es que ni siquiera se habían empezado a poner los medios para iniciar la solución. Un puente que había quedado casi sin equipamiento, pues no tenía barandillas, había perdido los pretilos, las barreras de seguridad, y lo que realmente era más peligroso es que tenía daños importantes en las vigas.

Una vez más, el Gobierno de Juanma Moreno fue el que, ante la gravedad del asunto, inició una reparación de emergencia que concluyó en ese mismo año 2019 con la reconstrucción del puente, la reparación de la calzada en ambos extremos del mismo, para evitar que volvieran a sucederse inundaciones cuando había fuertes precipitaciones, resolviendo así un problema que durante años tuvieron todos los vecinos de la comarca, ya que las dimensiones del puente anterior hacían que hubiera cortes temporales continuamente en época de lluvia. Pero el resto de la carretera A-378 necesitaba, desde muchos años atrás, una reparación importante. De hecho, gobiernos anteriores del PSOE alrededor del año 2010, y así me lo han contado a mí los vecinos en el año 2019, llegaron allí, como les digo, alrededor de 2010, con paneles, contándoles a los vecinos las reparaciones que se iban a hacer. Promesas de nuevo incumplidas, anuncios que nunca llegaron a ser una realidad.

Ahora, con el Gobierno del Partido Popular y con Juanma Moreno al frente, va a ser una realidad esta reparación para todos los trabajadores, para los agricultores, para los estudiantes, para los empresarios, para todos los vecinos que necesitan en esa comarca unir su punto de residencia con la A-92 y con Osuna; donde, recordemos, en Osuna tenemos cosas tan importantes como el hospital, la universidad o los juzgados.

Le pregunto: señor consejero, ¿qué actuaciones tiene previsto realizar la Consejería de Fomento y Movilidad en la carretera A-378, que une Martín de la Jara con la A-92?

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cayuelas.

Pues tiene la palabra el señor consejero.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, en septiembre adjudicamos por 10 millones de euros las obras para mejorar la seguridad vial de la carretera A-378, que conecta a Osuna con Martín de la Jara.

Un paso muy importante para la provincia de Sevilla y con el que damos respuesta a una reivindicación histórica, ya que constituye la principal conexión de la comarca de la Sierra Sur con la A-92.

Una demanda de los vecinos de la zona, que no solo pedían una conexión más segura con la autovía, sino con servicios y equipamientos de primera necesidad, como el hospital comarcal de Osuna o los juzgados.

Es nuestro compromiso con el ámbito rural, con el propósito de transformar vías esenciales para garantizar que los municipios pequeños cuenten con comunicaciones dignas.

La actuación prevé un plazo de ejecución de unos 28 meses y, a mediados de octubre, formalizaremos el contrato de adjudicación y, a lo largo de otoño, se iniciarán las obras, señorías.

La intervención se centrará en dos tramos, que son los de mayor peligrosidad en la carretera A-378. Concretamente, se trata de los tramos situados entre el kilómetro 7 y el kilómetro 11, y los puntos kilométricos 13 y 16 de esta carretera. En total, acometeremos el ensanche y mejora de 6,5 kilómetros, construyendo dos carriles de mayor anchura y arcenes que permitan circular con mayor seguridad.

Además, corregiremos la mayor parte de las curvas peligrosas, contando con una carretera más segura.

Le recuerdo, señoría, que este Gobierno tuvo que empezar de cero, incluida la tramitación ambiental, ya que el proyecto que nos encontramos en el año era del 2011 y estaba totalmente, obviamente, desfasado.

Una intervención que se alinea con las líneas estratégicas del plan de infraestructuras PITMA y que ha sido consensuada con los alcaldes de la zona, así como con la Plataforma por unas Carreteras Dignas. Porque para ayudar a que proyectos como este salgan adelante es necesaria la escucha, el diálogo y la colaboración institucional. Ahí nos van a encontrar siempre. Somos un Gobierno con la mano tendida y dispuesto a resolver los problemas de los ciudadanos, siendo las carreteras uno de nuestros principales ejes de actuación.

Nuestra apuesta por mejorar la red viaria andaluza la venimos demostrando desde que llegamos a la Junta de Andalucía en 2019 con la renovación de los 36 conceptos de conservación integral, así como el Plan de Asfalto de 150 millones de euros para 1.000 kilómetros de carretera.

Señorías, el mantenimiento de las carreteras es nuestra prioridad. Seguiremos impulsando actuaciones de rehabilitación y mejora de las carreteras andaluzas, porque la seguridad de los andaluces está por encima de todo.

Muchas gracias, señoría.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

13-26/POC-000314. Pregunta oral relativa al balance del PITMA 2030

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con el siguiente punto del orden del día y pasamos a la pregunta del Grupo Popular, relativa al balance del PITMA en el 2030.

Señora García, tiene la palabra.

La señora GARCÍA CARRASCO

—Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías.

Consejero.

Cuando hablamos del plan PITMA 2030 estamos hablando de planificación, de ejecución y de datos y hechos constatables. Hablamos de lo que nos piden los andaluces y su equipo, la consejería y el Gobierno de Juanma Moreno es lo que hace.

Cuando aquí, consejero, esta tarde hablamos de nefasta gestión, de no cumplir, hombre, yo recordaría a sus señorías que nos acabamos de evaluar, hace poquito, muy poquito, y nosotros hemos aprobado con nota, otros no. Pero esto es muy sencillo, a los andaluces ya no se les engaña.

El plan PITMA lleva una inversión de más de 7.700 millones de euros. Si lo comparamos con el año 2018 y el último plan del Gobierno socialista, el plan PISTA, eran 1.333 millones de euros. Cuando nosotros llegamos en el año 2019, su ejecución, en el último año, era de un 44 %. Usted lo ha dicho aquí esta tarde, la ejecución del plan PITMA cuando acaba el año 2026 es de un 83 %. Cuando hablamos de PITMA, hablamos de seguridad vial, de desarrollo del tejido productivo, de conexión, de vertebración del territorio, de conexión de zonas rurales. Hablamos de potenciar el transporte metropolitano —lo ha dicho usted esta tarde—, ampliará el número de municipios, un 134 % más con respecto al año 2018. Hablamos de los sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos, los tranvías, hablamos de los metros. Usted lo ha dicho aquí esta tarde, lo que se está haciendo en Sevilla con los tres tramos de la línea 3, lo que se está haciendo en Málaga con conexión con el Civil o lo que se está haciendo en mi provincia, donde la obra más importante es la autovía del Olivar, con la adjudicación del tramo Martos-Arroyo Salado, con 35 millones de euros. Sabemos que están trabajando en los dos tramos que nos quedan pendientes, que es un compromiso que ya ha puesto encima de la mesa el presidente.

Y le pido un compromiso, consejero, a usted y a todos los parlamentarios de Por y del Partido Socialista. En Jaén nos han puesto un bus-tren, un tren-bus, yo no sé lo que es, pero un andén que está en la plaza de Jaén Por la Paz, donde nos montamos en un autobús para ir a Córdoba o para ir a Madrid, y eso es una injusticia para esta provincia.

Le pregunto, señor consejero: ¿qué balance hace de las inversiones puestas ya en marcha del plan PITMA 2030?

Gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora García.

Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, el plan de infraestructuras PITMA 2030 es nuestra hoja de ruta que guía el desarrollo de las infraestructuras y de los sistemas de transporte de Andalucía hasta el 2030, avanzando hacia una movilidad más moderna, sostenible, eficiente y conectada. La primera conclusión es clara: todas las líneas estratégicas del PITMA están en ejecución y las principales actuaciones previstas ya están en marcha.

A cierre del 2026, el grado de ejecución presupuestaria cuenta con un nivel muy elevado, teniendo en cuenta la complejidad técnica y financiera de muchas actuaciones.

Además, sobre los 7.766 millones previstos para todo el plan, alcanzaremos, a final del 2026, una ejecución de 3.645 millones de euros, es decir, el 47 % del total.

Entre todas las líneas estratégicas, quiero destacar especialmente aquellas que concentran el mayor volumen de inversión.

En transporte público e intermodalidad hemos impulsado la renovación del mapa concesional de autobuses, mejorando estaciones como la de Huelva y Plaza de Armas, y consolidando el programa Andalucía Rural Conectada, que acerca oportunidades y servicios a nuestros municipios rurales.

Y, en infraestructuras sostenibles e intermodales, destaca la puesta en servicio del trambahía de Cádiz, las obras de la línea 3 del metro de Sevilla, las ampliaciones de los metros de Málaga y Granada, el avance de los tranvías de Alcalá de Guadaíra y Jaén, las plataformas Bus-VAO y los más de 300 millones de euros destinados a autovías y vías de alta capacidad, entre las que está la autovía del Olivar.

Pero el PITMA es mucho más, también estamos avanzando en innovación, en digitalización, con sistemas de pago inteligente, información en tiempo real, gemelos digitales y el centro de coordinación y gestión del transporte público en Andalucía.

Y hemos impulsado la red logística andaluza con actuaciones relevantes en el área logística de la bahía de Algeciras y el proyecto de puerto seco de Antequera, reforzando la posición de Andalucía como una gran plataforma logística del sur de Europa.

Señorías, el PITMA ha alcanzado su ecuador con resultados contrastables. Pero, además, de cada infraestructura hay más oportunidades, más cohesión territorial y mejores conexiones para los andaluces.

Nuestro objetivo no es solo ejecutar inversiones, sino preparar la Andalucía de las próximas décadas. Por ello, trabajamos ya en una Andalucía conectada, capaz de liderar una estrategia transversal, basada en el transporte público más competitivo, una red viaria mejor conservada, una logística más eficiente y una movilidad a demanda que garantice la igualdad de oportunidades también en el ámbito rural.

Ese es el modelo de Andalucía que estamos construyendo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 39

XIII LEGISLATURA

7 de octubre de 2026

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

13-26/POC-000334. Pregunta oral relativa a la mejora de las conexiones de la Ciudad Industrial, Tecnológica y Área de Innovación (CITAI) de Escúzar, en Granada

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos con la siguiente pregunta, formulada por el Grupo Vox, con respecto a las conexiones de la Ciudad Industrial, Tecnológica y Área de Innovación, CITAI, en Escúzar, Granada.

Señora Sánchez, tiene la palabra.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues le formulo la pregunta, señor consejero: ¿qué actuaciones tiene previstas la consejería en relación al acceso por carretera al CITAI de Escúzar desde la segunda circunvalación?

La Ciudad Industrial y Tecnológica de Escúzar es fundamental y se ha consolidado como un eje industrial y logístico estratégico para Granada. Por eso, necesita unas conexiones acordes a la envergadura y a la proyección que tiene y que podrá desarrollar.

Hablamos de la conexión por transporte público pero, sobre todo, de lo que queremos hablar hoy es de las dos infraestructuras que le afectan: la carretera que la uniría con la segunda circunvalación de Granada, la A-44, en el nudo de Las Gabias, y la carretera que uniría este nudo con Granada, es decir, la vía de aglomeración urbana 5, la conocida VAU-5.

La primera de ellas es el acceso directo por la A-338 y la variante de La Malahá, unos nueve kilómetros, hasta la A-44, que ya fue justificado por la consejería por la llegada del acelerador de partículas a Granada.

Su consejería reconoció la necesidad de dar una mejora a las comunicaciones y el acceso a CITAI, en previsión a la demanda que va a suponer la construcción del acelerador de partículas que posicionará a Granada y a Andalucía en la élite científica, y el aumento de tráfico por la implantación de nuevas empresas.

Además, la A-338 es un eje fundamental también por la articulación regional, muy necesario para conectar las áreas rurales de La Vega de Granada con la comarca de Alhama.

Es cierto que en los últimos años se han realizado ciertos trabajos para mejorar estas comunicaciones, pero la CITAI necesita más. Se han ejecutado obras de ensanche y mejora de seguridad vial en la A-338, refuerzo de firme en la misma carretera, también la renovación del firme de la A-385 entre Otura y La Malahá.

Se han invertido cinco millones de euros en accesos, por un lado, y tres millones de ensanche, por otro. Otro tanto de mejora de firme. Y está bien, señor consejero, pero son mejoras del acceso actual. La conexión directa está pendiente y el problema, señor consejero, son los plazos. La redacción del estudio de alternativas y, en noviembre de 2025, el anteproyecto seguía pendiente. Por eso, no hace falta que le recuerde la relevancia económica de CITAI.

Y lo que nos gustaría saber, porque usted sabe la importancia del IFMIF-DONES, de la cantidad de personas que ya trabajan y que van a trabajar en CITAI, no le recuerdo el autobús, queremos un calendario. Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Sánchez.
Señor consejero, tiene la palabra.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, el Gobierno de Andalucía es plenamente consciente de la importancia de mejorar las comunicaciones de nuestra red de carreteras. De esta forma, contribuimos al desarrollo social y económico de nuestras ciudades y, en consecuencia, de Andalucía.

Por ello, cobra especial relevancia las necesidades de mejorar las conexiones con la Ciudad Industrial, Tecnológica y Área de Innovación, CITAI, de Escúzar.

Durante las dos últimas legislaturas, venimos trabajando en actuaciones que mejoran la conexión con el parque tecnológico, con inversiones por siete millones de euros. Entre ellas, cabe destacar las obras de ensanche y mejora de la seguridad vial de la A-368, que finalizaron en marzo de 2025, el refuerzo de firme en un tramo de tres kilómetros de esta misma carretera, en el interior del parque, también acometido ya.

A esas actuaciones hay que sumar la renovación del firme de la principal ruta de acceso por carretera al CITAI, la A-385, donde en el último año estamos renovando el firme de nueve kilómetros entre Otura, La Malahá y Alhendín. Concretamente, ya se ha ejecutado la capa intermedia. Y durante el mes de octubre se completará la extensión de la capa de rodadura en uno de los tramos, dentro del Plan Extraordinario de Asfaltados, que supone la mayor inversión en firme de Andalucía en su historia.

En paralelo, se está trabajando en la redacción del anteproyecto para mejorar la conexión entre la segunda circunvalación de Granada, y el parque tecnológico de Escúzar, a través de la A-338 y la variante de La Malahá; una actuación que abarca nueve kilómetros de la carretera A-338, y con la que mejoraremos el acceso al parque.

Señorías, no podemos olvidar que en el CITAI está previsto construir el acelerador de partículas, lo que va a posicionar a Granada —y a Andalucía— en la élite científica; un parque tecnológico que se ha consolidado, en muy poco tiempo, como un eje industrial, logístico, estratégico para Granada. Y, como no puede ser de otra manera, cuenta con el compromiso y el respaldo del Gobierno de Juanma Moreno. Por tanto, en previsión al aumento de tráfico, debido a la construcción del acelerador de partículas y a la implantación de nuevas empresas, esta actuación cobra aún más importancia. La estimación económica para esta actuación asciende a 36 millones de euros. Y actualmente ya tenemos definidos y estudiados todos los

corredores, y estamos pendientes de información pública. Por tanto, seguimos trabajando en ello. El compromiso del Gobierno andaluz para reforzar estas conexiones con el CITAI de Escúzar es firme.

Gracias, señoría.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

13-26/POC-000335. Pregunta oral relativa a la mejora de las conexiones con la provincia de Jaén

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, del Grupo Parlamentario Vox, relativa a la mejora de las conexiones en la provincia de Jaén.

Señora Sánchez, tiene la palabra.

La señora SÁNCHEZ AGUSTINO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Pues la pregunta que le queremos formular es: ¿qué actuaciones tiene previstas la consejería, efectivamente, en relación a las conexiones de transporte en la provincia de Jaén?

Y las carreteras son muy importantes. Pero esta pregunta queríamos enfocarla, en esta ocasión, con algo que nos duele, que es durísimo, que es Jaén sin tren. Con el corte entre Jaén y Almuradiel, llegar a Atocha cuesta más de seis horas. Y el corte durará hasta otoño de 2027. Y dos minutos y medio no da, señoría, no da, señor consejero, para hablar de todo, de todo lo que necesita Jaén, y todo lo que está ocurriendo con los ferrocarriles en Jaén.

Yo quiero recordar los anuncios del ministro, el señor Puente. En marzo de 2025 anunció cuatrocientos millones para la alta velocidad a Jaén. En enero de 2026, solo se había contratado el estudio informativo, por algo más de medio millón. Antes hablábamos de números, pues, de cuatrocientos millones a medio millón, hay un trecho.

En febrero vimos en Adamuz, con horror, cómo las inversiones que se anunciaban no se ejecutaban. Y la Junta, usted siempre comenta que cumpliendo. Y es verdad que el otro día nos comentaba el tranvía de Jaén, que vuelve tras quince años, con casi cinco kilómetros y diez paradas. Y está previsto que entre en servicio este otoño. Pues, señor consejero, a nosotros nos gustaría preguntarle que de qué fecha hablamos en este caso; si se integrará en el consorcio de transportes metropolitano del área de Jaén, si se va a reforzar el autobús de Jaén mientras no haya tren, —porque eso pues sí lo podríamos hacer—, y qué le ofrece la Junta de Andalucía a los jienenses para dejar de ser, como he dicho antes, un agujero negro.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Sánchez.

Señor consejero.

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

—Gracias, señora presidenta.

Señoría, comparto con usted la preocupación por la situación de las conexiones de la provincia de Jaén. Por eso, desde el Gobierno andaluz defendemos una idea muy sencilla: ningún jienense debe tener más dificultades para desplazarse, trabajar o emprender por el hecho de vivir en Jaén.

Y la realidad es que la provincia atraviesa hoy una situación especialmente complicada en materia ferroviaria. Las obras vinculadas a la autopista ferroviaria Zaragoza-Algeciras están provocando un aislamiento de gran magnitud, con afecciones que se prolongarán hasta otoño de 2027 —como usted bien ha dicho—, como mínimo. Mientras tanto, miles de usuarios tienen que recurrir a transbordos y combinaciones que alargan sus desplazamientos. Por eso, pedimos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que ponga y disponga los medios necesarios, porque se trata de una necesidad básica para evitar que desplazarse hacia Madrid o hacia otros puntos de Andalucía continúe siendo un auténtico peregrinaje, que lastra las oportunidades y el desarrollo de Jaén.

Y hemos pedido al Ministerio que refuerce los planes alternativos de transporte, que facilite un calendario claro de las obras, y que constituya una comisión de seguimiento que permita conocer su evolución y corregir cualquier incidencia.

También seguimos defendiendo la recuperación del cambiador de ancho de Alcolea, una infraestructura que permitiría mejorar las conexiones entre Jaén, Córdoba y Sevilla, y para la que el Estado sigue sin ofrecer ninguna respuesta. Y tampoco podemos obviar que el Gobierno central ha descartado la modernización de la línea Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén como corredor de altas prestaciones, y mantiene paralizada, sin avances ni voluntad real de impulsar, la mejora de la conexión ferroviaria entre Jaén y Granada.

Pero el problema de Jaén no se limita al ferrocarril. La provincia sigue esperando inversiones fundamentales para su desarrollo, como la culminación de la A-32, la mejora de la A-4 y el refuerzo de las conexiones con el Levante a través del corredor de la A-31.

Podemos hablar de..., porque hablar de conectividad es hablar de competitividad, de empleo y de oportunidades. Y Jaén lleva demasiado tiempo esperando respuestas. Frente a ello, la Junta sí está actuando en aquello que es de su competencia: la reactivación del tranvía de Jaén, el impulso a la movilidad metropolitana —que ha incrementado de doce a veintisiete sus municipios en el consorcio metropolitano de transporte— y la renovación de las concesiones de líneas de autobús.

Señorías, Jaén no pide privilegios, pero pide las mismas oportunidades que cualquier otra provincia española. Y en esa reivindicación encontrarán siempre a este Gobierno.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor consejero.

Bueno, pues habiendo terminado esta primera parte, pasamos ahora al debate de las proposiciones no de ley. Pero vamos a tener un receso de cinco minutos, y continuamos.

[Receso.]

13-26/PNLC-000001. Proposición no de ley relativa a garantizar los derechos laborales de la plantilla del metro de Granada

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo, pues reanudamos con las PNL. Y en este caso quisiera decirles que se han presentado enmiendas por parte del Grupo Popular y que han sido calificadas por la mesa como favorables, y que las votaremos las dos PNL al final de las intervenciones.

Entonces, comenzando por la primera, que presenta el Grupo Por Andalucía, tiene la palabra el señor Alba.

Señor Alba, tiene usted la palabra por un tiempo de quince minutos.

Un tiempo de siete minutos, discúlpeme.

El señor ALBA ARAGÓN

—Es muy sencillo, y es que no puede haber un buen transporte público si no se garantizan unas condiciones laborales dignas a las personas que hacen posible ese servicio.

El metro de Granada no es un servicio accesorio, es una infraestructura fundamental para la movilidad del área metropolitana granadina. Miles de personas lo utilizan diariamente para ir a trabajar, para acudir a sus centros educativos, para acudir a los hospitales, para hacer sus compras o sencillamente para desarrollar lo que es su vida cotidiana. Estamos hablando de un servicio público esencial. Detrás de cada tren que sale, detrás de cada estación que abre, detrás de cada persona que atiende a los usuarios, detrás de cada tarea de mantenimiento y de seguridad hay trabajadores y trabajadoras. Y en los últimos tiempos hemos asistido a un conflicto laboral que, en nuestra opinión, no puede ser ignorado por la Administración autonómica.

No venimos aquí a sustituir a la empresa ni al comité de empresa. Tampoco venimos a decirle a la Junta cómo tiene que resolver una negociación colectiva concreta. Venimos a recordar algo mucho más elemental. La Junta de Andalucía es la titular del servicio, y cuando la Administración es titular de un servicio público y decide prestarlo mediante una concesión, no puede desaparecer de la ecuación. La externalización de la gestión no puede significar la externalización de la responsabilidad política. Ese es uno de los elementos centrales de esta iniciativa. Cuando existe un conflicto laboral que afecta a un servicio público esencial, la Administración concedente tiene que ejercer su responsabilidad de supervisión, de control y, cuando sea necesario, de mediación. Y eso es exactamente lo que planteamos en nuestro primer punto, que la Junta ejerza una labor activa de mediación, supervisión y seguimiento del conflicto laboral existente en el metro de Granada. Un espacio de diálogo entre la empresa concesionaria y la representación de los propios trabajadores y trabajadoras.

Los derechos de los trabajadores y la calidad del servicio público no son cuestiones enfrentadas, son dos caras de la misma realidad. Un trabajador que tiene condiciones laborales dignas, estabilidad, dere-

chos reconocidos y capacidad para desarrollar su trabajo en condiciones adecuadas está en mejores condiciones para prestar un buen servicio, y eso es especialmente importante en un servicio de transporte. La seguridad, la atención al usuario, el mantenimiento, la regularidad y la calidad del servicio dependen también de las condiciones en las que trabaja la plantilla. Por tanto, defender los derechos laborales de la plantilla del metro de Granada es también defender a los usuarios del metro de Granada.

Pero creemos que no basta con mediar en el conflicto. Por eso proponemos también algo muy concreto, una auditoría integral sobre el cumplimiento de las obligaciones laborales, sociales y contractuales de la empresa concesionaria. Porque si la Junta ha adjudicado una concesión, tiene que saber qué está ocurriendo dentro de esa concesión, tiene que saber si se cumplen las condiciones establecidas, tiene que saber si se cumplen las obligaciones laborales y sociales, tiene que saber si se está cumpliendo el convenio colectivo y tiene que saber si las condiciones bajo las que se está prestando el servicio son compatibles con los estándares que debemos exigir a cualquier empresa que gestione un servicio público.

Y aquí quiero hacer una consideración que creo que es importante. El dinero público no termina cuando la Administración adjudica un contrato. Al contrario, cuando utilizamos recursos públicos para garantizar un servicio público, tenemos la obligación de garantizar que ese servicio se presta con calidad, con transparencia y con respeto a los derechos de las personas trabajadoras, en este caso los trabajadores del metro de Granada. Por eso, también hablamos de contratación pública y de cláusulas sociales. La Administración tiene herramientas para exigir estabilidad en el empleo, cumplimiento de los convenios colectivos y unas condiciones laborales adecuadas. Y creemos que esas herramientas deben utilizarse, pero nuestra iniciativa va un pasito más allá, desde una posición absolutamente responsable.

Nosotros no venimos hoy a afirmar que la gestión pública directa sea automáticamente la solución a todos los problemas. Lo que decimos es que la Junta de Andalucía debe de estudiar seriamente si el actual modelo de concesión sigue siendo el más adecuado para garantizar el interés general. Por eso planteamos que, en un plazo de seis meses, se elabore un informe técnico, jurídico, laboral y económico sobre la recuperación de la gestión pública directa del metro de Granada. Un informe que no sea un documento político, que estudie los números, que estudie la situación jurídica, que estudie la situación laboral, los costes, las alternativas y que determine la viabilidad de una eventual reversión. Y que establezca —si esa fuera la conclusión— qué medidas habría que adoptar, qué recursos serían necesarios y qué calendario debería de seguirse. Porque creemos que hablar de gestión pública también exige hablar con rigor.

No queremos sustituir una concesión por otra fórmula sin conocer las consecuencias. Queremos que la Junta haga su trabajo y estudie todas las opciones que tiene encima de la mesa. Y queremos que ese estudio llegue a este Parlamento, porque este Parlamento tiene derecho a conocer cómo se está gestionando un servicio público esencial y cuáles son las alternativas existentes.

Hay, además, una cuarta cuestión que nos parece fundamental. La Junta no solamente tiene capacidad para supervisar, también tiene potestades de inspección, control y, cuando corresponda, sanción. Y esas potestades tienen que ejercerse. Si una empresa concesionaria cumple sus obligaciones, evidentemente no habrá nada que sancionar; pero si existen incumplimientos graves o reiterados de las obligaciones contractuales, la Administración tiene que actuar. Y la legislación de contratos del sector

público contempla incluso la posibilidad de resolver una concesión cuando concurran las circunstancias legalmente previstas. No estamos planteando, por tanto, una actuación al margen de la ley. Estamos pidiendo exactamente lo contrario, que se utilicen todas las herramientas que la ley pone en manos de la Administración.

Señorías, esta PNL no pretende convertir el metro de Granada en un campo de batalla político, para nada, pretende algo mucho más sencillo.

Primero, que la Junta asuma su responsabilidad. Segundo, que los trabajadores sepan que la Administración titular del servicio no mira hacia otro lado en este conflicto. Tercero, que los usuarios sepan que la calidad del transporte público es una prioridad. Y cuarto, que la concesión administrativa no se convierta en una especie de zona de sombra donde nadie termina siendo responsable de lo que está ocurriendo.

Nosotros creemos que hay una cuestión de fondo que deberíamos ser capaces de compartir: los servicios públicos deben estar al servicio de la ciudadanía y no de la precarización. Hay que acabar con una falsa dicotomía entre elegir entre trabajadores y usuarios, entre derechos laborales y eficiencia, entre calidad del servicio y sostenibilidad económica. La verdadera eficiencia de un servicio público consiste precisamente en conseguir que funcione bien, que sea seguro, que sea accesible, que tenga trabajadores con derechos y que responda al interés general.

Por eso les pedimos el apoyo a esta iniciativa. Y si es un servicio público, la responsabilidad sobre su funcionamiento también tiene que ser pública.

[Desconexión del micrófono.]

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

Muchas gracias, señor Alba.

Continuamos ahora con la intervención de los grupos. Señora Blanco, tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos.

La señora BLANCO MUÑOZ

—No haré uso de la palabra.

Gracias, señora presidenta.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

A continuación, entonces, el Grupo Parlamentario Vox.

Señora Campos, tiene la palabra por un tiempo...

[Intervención no registrada.]

Sí, es que me he equivocado de botón. Ya.

Tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos.

La señora CAMPOS RODRÍGUEZ

—Gracias, señora presidenta.

Perdón. Señorías de Por Andalucía, aquí hay tres cosas distintas, y ustedes las han metido todas en el mismo saco. Una cosa son los trabajadores del metro de Granada y sus reivindicaciones. Otra es el cumplimiento del contrato por parte de la empresa. Y otra, muy distinta, es aprovechar este conflicto laboral para plantear la recuperación de la gestión pública directa, que es lo que a ustedes les gusta.

Vamos a empezar por quien muchas veces termina siendo el gran olvidado, y es el usuario. El metro de Granada cerró 2025 con más de 17 millones de viajeros. Trabajadores que van a su puesto de trabajo, estudiantes que van a la universidad, familias que van a una cita médica, gente que se organiza contando con que a determinada hora pasa un metro. ¿Hay derecho a la huelga? Por supuesto. Pero también hay miles de personas al otro lado esperando en el andén.

Nuestra primera preocupación tiene que ser que el servicio funcione. Y, para que funcione bien, también necesitamos trabajadores con unas condiciones laborales dignas. Por cierto, desde Vox Granada ya se pidió públicamente que se alcanzara una solución al conflicto y reclamó unas condiciones laborales adecuadas.

Pero ahora viene una pregunta: ¿cuál es realmente el conflicto? Porque, si uno lee su iniciativa, parece que el problema es que el metro de Granada está operado por una empresa privada. Y no, ese no es el conflicto. Los trabajadores hablan de salario, de jornada, de descanso, de seguridad y llevan meses negociando con la empresa. Ha intervenido el SERCLA. Incluso hubo un preacuerdo entre el comité de empresa y Avanza, que posteriormente fue rechazado por la plantilla. Eso es una negociación colectiva. Puede ser complicada y estar enquistada, pero no conviertan automáticamente un conflicto laboral en una causa general contra la empresa privada.

Los sindicatos dicen que en el metro de Sevilla se cobra casi un 30 % más y que el acuerdo en Málaga supone una subida acumulada superior al 25 %. Pues resulta que Sevilla y Málaga también cuentan con operadores privados. ¿En qué quedamos? ¿El problema es que exista una empresa privada o el problema es que empresas y trabajadores todavía no hayan conseguido llegar a un acuerdo?

Por otro lado, ustedes quieren que en seis meses se estudie recuperar la gestión pública directa. Y eso no forma parte de las reivindicaciones laborales de los trabajadores. Eso lo han introducido ustedes. Hagamos las cuentas, como ustedes han dicho: cuánto costaría asumir directamente la operación, qué estructura tendría que crear la Junta, qué ocurriría con la plantilla, qué costes adicionales asumirían los andaluces. ¿Lo han calculado? Yo creo que no.

Y sobre el control de la empresa, también decir: ¿hay que controlar que una empresa que presta un servicio público cumpla su contrato? Por supuesto. ¿Hay que comprobar el dinero que recibe? Por supuesto. Los indicadores de calidad, también. Y si existen incumplimientos graves, ¿deben aplicarse las consecuencias previstas en la ley? Naturalmente, pero con garantías jurídicas, que a veces se nos olvidan. No montemos una caza de brujas contra una empresa simplemente porque sea privada. Una Administración sería no decide primero quién es culpable y después busca el incumplimiento. Primero, comprueba los hechos y, después, actúa conforme a la ley.

Y termino. Señorías, ¿han reclamado ustedes a sus socios políticos en Madrid una financiación estatal adecuada para mejorar el transporte público en Granada? Lo digo porque el Gobierno de España aprobó casi 150 millones de euros para financiar el transporte público en Barcelona. Y resulta curioso que señalemos a una empresa de Granada, pero no miremos hacia Madrid.

Esto va de que el metro funcione, de que los trabajadores tengan unas condiciones dignas, de que el usuario reciba un buen servicio y de que cada euro que pagan los andaluces esté bien utilizado, pero siempre con garantías y seguridad jurídica y pensando en esos 17 millones de viajeros.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Campos.

Tiene la palabra ahora el Grupo Socialista.

Señor Cuenca.

El señor CUENCA RODRÍGUEZ

—Muchas gracias, presidenta, y muy buenas tardes.

Dejar muy claro que el metro en Granada, digamos que es un modelo de éxito y, por tanto, debería ser un referente a imitar, a cuidar. Y eso parte fundamentalmente por escuchar a los trabajadores y a las trabajadoras y establecer una garantía no solo de funcionamiento, sino especialmente de eficiencia y de servicio público.

Como digo, se ha convertido en referente de movilidad porque tiene un concepto esencial, que es el concepto metropolitano. Yo me siento muy honrado de haberlo puesto en marcha, a pesar del Partido Popular. Y digo por qué es importante partir de los antecedentes. Y les puedo leer —lo que pasa es que no voy a entrar— expresiones como «medio millón de habitantes que se tienen que desplazar aproximadamente entre 45 minutos y 50 minutos», «nunca va a funcionar el metro». Eso lo decía el que ahora actualmente es el presidente del Partido Popular.

Le puedo asegurar que en mi etapa de alcalde no recibí más que trabas de forma permanente para el inicio de su funcionamiento, en este caso, por parte del Partido Popular. Les quiero decir que, además, costó mucho trabajo ponerlo en marcha.

¿Por qué estoy contando esto? Porque la singularidad de su trazado hace que tengamos que escuchar a los trabajadores y a las trabajadoras. Sus reivindicaciones son claras: quieren que se reconozca la singularidad de su funcionamiento y que no solo sea valorado económicamente, sino también en cuestiones de seguridad.

Lo explico. El metro de Granada es el único que tiene un trayecto en gran parte en superficie. Eso obliga de forma permanente a estar no solo tocando lo que llaman el botón de conductor vivo, que no sé cómo se llama técnicamente, pero se llama así. Y, por otro lado, obliga permanentemente a estar cada dos minutos casi teniendo en cuenta un cruce o un semáforo. Bueno, pues, a pesar de ello y de esa sin-

gularidad, cobran aproximadamente unos 800 menos que otros sistemas de movilidad, en este caso de tranvía o tranviarios, si así lo quieren ver.

Ante esas exigencias básicas, nosotros entendemos que el debate hay que abordarlo. Y esta PNL me parece que es acertada. Nosotros vamos a apoyar parcialmente y pediremos una votación separada de los puntos —ahora me referiré a ello—, pero creo que hoy es clave, y la PNL lo sitúa muy bien, que no puede ser que el Gobierno andaluz se ponga para todas las fotos pero, en el momento de asumir alguna responsabilidad y de atender a la seguridad del sistema y a las condiciones de los trabajadores y trabajadoras, se ponga de perfil. Se lo puedo asegurar. De forma permanente —y pueden revisarlo en los medios de comunicación—, la consejera, además, granadina, en cualquier oportunidad, incluyendo a mi sucesora, se sitúan en el modelo de éxito, en el funcionamiento y, de alguna manera, como un planteamiento en cuanto a gestión a seguir. En este caso, lo que estamos pidiendo es que acepten o entiendan que hay una magnífica oportunidad. Y lo digo porque las dos formaciones en el Gobierno tienen que demostrar en este momento, primero, si les importa de verdad la calidad del aire. Que lo mismo ahí hay una contradicción, porque apostar por el transporte público es la única solución para reducir, siempre que se lo crean, la contaminación medioambiental, que es brutal en el área metropolitana de los tres entes metropolitanos más contaminados de todo el país. Segundo, si apuestan claramente por una visión no localista y sí metropolitana, una oportunidad de desarrollo económico, social y, por supuesto, una solución a la movilidad. Y, tercero, y me parece esencial, tienen una oportunidad magnífica porque la mejor manera es comprometerse los partidos en el Gobierno, comprometerse desde la Consejería de Fomento, a que van a reconocer las condiciones singulares, equiparar los trabajadores del mismo sistema en toda Andalucía, porque no tiene ningún sentido que los trabajadores y trabajadoras con mayor dificultad en Granada —digo «dificultad» por expresar las condiciones de un medio que se mueve en superficie— sean las mismas que pueden ser en Sevilla o en Málaga.

Y un apunte más, que me parece determinante. En breve se redacta la nueva licitación y, por tanto, los trabajadores lo que están pidiendo es que se tenga en cuenta ahora, y este es el momento. Yo, lo que espero es que, dentro de veinte días, un mes, esas condiciones estén dentro. Y eso es lo que le pedimos: que esas mejoras de las condiciones estén dentro del pliego de condiciones que va a garantizar las condiciones. Y, por último, le puedo asegurar que si de algo nos sentimos orgullosos, yo creo que en Andalucía, es por apostar en su momento claramente por sistemas de movilidad que mejoraran la vida de la gente. Lo que tienen que valorar ahora es si las mejoran, atendiendo a gente que hay fundamental para ello, que son los trabajadores y trabajadoras.

Gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cuenca.

Tiene la palabra el Grupo Popular; por su parte, la señora Santiago, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La señora SANTIAGO BUENDÍA

—Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes a todos.

Orgullosos nos sentimos nosotros, desde el Grupo Parlamentario Popular, por la apuesta del Gobierno de Juanma Moreno por el metro en Granada; por esa ampliación sur, que va a llevar el metro a Las Gabias, a Churriana, a Armilla, y por esos 17 millones y pico de viajeros que están usando, este último año 2025, este medio de transporte, tan moderno y tan sostenible.

Y es verdad, señor Cuenca, que se lo ha olvidado a usted decir que los granadinos y las granadinas tuvimos que esperar más de diez años a que la Junta se pusiera las pilas, porque lo de darse prisa y cumplir los plazos no era lo vuestro.

[*Rumores.*]

Eso lo tiene usted que saber. Y también le tenemos que decir que...

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, disculpe, disculpe.

Ha tenido su tiempo, señor Cuenca. Hemos tenido una comisión tranquila. Vamos a dejar hablar a cada uno.

[*Intervención no registrada.*]

Venga, vamos a dejar a cada uno en su tiempo.

[*Intervención no registrada.*]

Sí, pero...

Hemos tenido una comisión estupenda, vamos a continuar en la misma línea.

[*Intervención no registrada.*]

Señora Santiago, reanude, por favor.

La señora SANTIAGO BUENDÍA

—Gracias, gracias.

Y, por supuesto, que ese plan director, que va a permitir futuras ampliaciones, ya está adjudicado en un tiempo récord, como ustedes saben, y por eso el metro va a llegar a muchos más granadinos y granadinas.

A mí, esta proposición no de ley, señor Alba, permítame, con todos mis respetos... Es que me parece que, en realidad, no hay por dónde cogerla, en el sentido de que usted parte de una premisa —me sorprende que ninguno de los grupos haya hablado de eso—, de una premisa completamente errónea, y es que el metro de Granada está explotándose en régimen de concesión administrativa. Y usted lo que solicita es que se revierta ese modelo y se convierta en otro de gestión directa. Pero si eso es precisamente lo que se está haciendo con el metro de Granada; nada que ver con la concesión administrativa, que efectivamente sí tienen los metros de Sevilla y de Málaga. Por eso, no tiene nada que ver un modelo con otro.

También le tengo que decir que ustedes, cuando estaban gobernando, ustedes, cuando eran Izquierda Unida y estaban gobernando en la Consejería, en la Junta de Andalucía, y llevaban la Consejería de Fomento, precisamente trabajaron por ese modelo de gestión directa. ¿Para qué? Pues para que, precisamente, se pudiera tener un mayor control en la explotación, que la Agencia de Obras Públicas ejerciera la planificación de la explotación y las labores de inspección y tutela sobre ese servicio, basándose en un contrato para la prestación del servicio de operación y diferentes contratos más para el mantenimiento de la infraestructura, de los trenes, los sistemas y los servicios de limpieza y vigilancia. En el 2016, sabe que se le adjudicó a la UTE Avanza. Luego, en el 2023, a la empresa Avanza, otra vez. Y la Agencia Pública, precisamente, es la que supervisa, la que valida todo —la selección del personal, también, de este servicio, cumpliendo los criterios de publicidad, concurrencia y mérito; no puede ser de otra manera—. Implicación total de la Agencia.

Y, en el ámbito laboral, sabe usted también que la negociación colectiva corresponde a la empresa, a la dirección de la empresa y al comité de empresa, por supuesto. Y tengo que decirles que eso de «no escuchar y de ignorar» nada, porque miren, el 29 de junio la dirección de la Agencia de Obra Pública ya se reunió con el comité de empresa del metro. Y también, de hecho, está abierta a mantener reuniones; ha mantenido y va a seguir manteniendo. Pero no se puede injerir en el marco de la negociación colectiva, porque eso no le corresponde.

Y tienen ustedes que saber que, de hecho, la agencia le dijo..., o le trasladó públicamente a Avanza que hay que aproximar y hay que acercar posturas —lo dijo públicamente— con el comité de empresa. Y han hecho propuestas que han conseguido que en la primera oferta que se hizo de mejorar el salario de los trabajadores del metro, se pasara de ese 14,9 %, que en un primer momento se ofertó, a la última reunión que se mantuvo, en la que ya se ofrecía un 25,35 %. También tenemos que decir que se está cumpliendo con todos los controles y todas las prescripciones técnicas del contrato, porque se hace un seguimiento continuo.

Y me sorprende también que digan ustedes que no les parece bien esa externalización del servicio. No sé si lo que pretenden es que, cuando se adjudique un nuevo contrato, en vez de subrogarse los trabajadores, como tiene que hacerse por parte de la nueva empresa adjudicataria, pues al final pretendan que ingresen en la Administración pública sin cumplir con los requisitos legales, y eso no se puede hacer.

Entonces, nosotros, como digo, hemos presentado varias enmiendas. No han aceptado ninguna; por lo tanto, no tenemos más remedio que votar en contra. Pero quiero que sepan que la implicación es total y que, de hecho, el SERCLA también ha mantenido más de diez horas de reuniones con todas las partes, para intentar llegar a un acuerdo, que ese es el objetivo del Grupo Parlamentario Popular, y ojalá se consiga pronto. Pero...

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Santiago.

Señor Alba, como proponente de la enmienda, cierra usted el debate, con cinco minutos.

El señor ALBA ARAGÓN

—Señora portavoz del Partido Popular, yo no demonizo la empresa. Yo creo que no ha escuchado mi intervención y creo que está estirando de argumentario. Yo he dicho literalmente, literalmente: «Señorías, esta PNL no pretende convertir el metro de Granada en un campo de batalla político». Lo he dicho. Yo lo que he dicho es que cada uno asuma sus responsabilidades. Y aquí, la portavoz del Partido Popular ha hablado de todo —y la portavoz de Vox—, de todo, menos de los trabajadores. Hay una defensa de la empresa. Sin entrar a demonizarla, pero ¿alguien sabe por qué están peleando los trabajadores? La señora del Partido Popular se ha dedicado, la portavoz del Partido Popular se ha dedicado a sus peleítas con el PSOE, a hablar de procesos administrativos. Pero ¿qué están defendiendo los trabajadores? ¿Qué están defendiendo?

[Intervención no registrada.]

No, mira: equiparación salarial metro de Sevilla, reducción de jornada laboral, jornada laboral máxima de ocho horas al día, reconocimiento de la antigüedad, valoración de incapacidad temporal, adaptación al puesto de trabajo por un no apto en reconocimiento médico, adaptación del puesto a los cincuenta y ocho años y ampliación de fines de semana de descanso. Oh, estamos demonizando a la empresa, ¿no? O los pobres de la empresa, que daba la sensación la portavoz de Vox.

Esto es muy sencillo: si una empresa concesionaria cumple sus obligaciones, evidentemente, no habrá nada que sancionar. Pero ¿tendrá alguna responsabilidad la Junta de Andalucía? Si existen incumplimientos graves o reiterados de las obligaciones contractuales por parte de la empresa, la Administración tiene que actuar. ¿Os da igual?

Es que estos trabajadores, no sé si lo sabéis, acaban de convocar..., mientras que nosotros estamos aquí, debatiendo, acaban de convocar una huelga para el día 29, y otra huelga para el día de los Reyes, el 6 de enero. ¿Lo sabéis? Acaban de salir convocándola, en estos momentos, en estos momentos. Y pregunto yo: ¿entre esos trabajadores y —oh, pobrecita— la empresa, que la estamos demonizando —pobrecita, la empresa—...? Que cumpla la empresa con los derechos laborales, con los convenios colectivos y que cumpla con los trabajadores. Porque, ojo, ahí hay trabajadores con banderitas de España y que van todos los domingos a misa. Pero claro, a la derecha esa gente les da igual, esa gente les da igual, porque, al final, la derecha estáis ahí con quien estáis: con el poder económico, con las grandes empresas. Y, en este caso, os ponéis del lado de la empresa, no con los trabajadores, no con los trabajadores.

Es la realidad es lo que he estado escuchando. Yo creo que...

[Intervención no registrada.]

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Santiago, señora Santiago, por favor.

El señor ALBA ARAGÓN

—Lo que he estado escuchando. Yo no la he interrumpido, señora portavoz del Partido Popular.

¿Yo qué es lo que pido? Yo creo que es muy sencillo: que asumáis responsabilidad. Porque, al final, sois la empresa que gestiona el metro, que es la propia Junta de Andalucía, aunque haya una concesionaria.

Dos, que los trabajadores sepan que la Administración titular del servicio no mira para otro lado en el conflicto.

Tres, que los usuarios sepan que la calidad del transporte público es una prioridad, y depende también de que los trabajadores tengan buenos derechos y que les reconozcan. Y que la concesión administrativa no se convierta en una especie de zona de sombra donde nadie termina siendo responsable de lo que ocurre, que es la impresión que me dais por parte del Partido Popular. No, esto son cuestiones de la empresa. No, que asumáis la responsabilidad también, hablar con los trabajadores, llegar-se allí, hablar con ellos. Seguro que con la empresa habláis, casi todos los días, cada vez que podéis. Pero con los delegados sindicales, ¿quién está hablando? ¿O se han puesto en huelga porque quieren, hoy? Días 29 y 6 de enero, 29 de noviembre y 6 de enero. Los trabajadores son malos, malísimos y se ponen porque están en contra del Gobierno. Y los hay del PP entre los trabajadores y trabajadores de Vox. Pues claro que sí, pues pónganles oído. Ahí está la patria, en los trabajadores que están defendien-do sus puestos de trabajo.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Alba, se tiene usted que pronunciar.

El señor ALBA ARAGÓN

—No acepto las enmiendas del Partido Popular.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.

13-26/PNLC-000030. Proposición no de ley relativa a exigir al Gobierno de la nación la ejecución de las infraestructuras estatales pendientes en la provincia de Cádiz: tercer carril de la AP-4, desdoblamiento de la N-IV, mejora de las conexiones con Algeciras, electrificación y alta velocidad ferroviaria y conexión con las áreas logísticas

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Continuamos el debate con la siguiente proposición no de ley, del Grupo Vox en Andalucía. Tiene la palabra señora Campos por un tiempo máximo de siete minutos.

La señora CAMPOS RODRÍGUEZ

—Gracias, señora presidenta.

Tiempo, estamos hablando del tiempo que una familia pasa atrapada un domingo en la AP-4, del tiempo de un trabajador que quiere llegar a casa, del tiempo de un autónomo que pierde una hora en un atasco —una hora que no trabaja, es una hora que no factura—, del tiempo de un estudiante del Campo de Gibraltar que necesita desplazarse, del tiempo de una empresa que necesita que su mercancía llegue a su destino.

Y el tiempo tiene una peculiaridad, y es que no se recupera. Pero hay un tiempo todavía más trágico, un tiempo que sí que no se recupera jamás. Hablo del tiempo atrapado en los accidentes de tráfico, del tiempo de quienes pierden la vida por la falta de seguridad vial en los puntos negros de la N-IV y no solo en esa carretera. Porque cuando una infraestructura falla o se retrasa, no solo perdemos horas que se traducen en pérdidas económicas o descanso, ponemos en juego vidas que podrían haberse salvado.

Por eso esta iniciativa habla de carreteras y ferrocarriles. Sí, pero sobre todo habla de personas, porque detrás de cada infraestructura que no se hace hay españoles que esperan. Y después de ocho años del Gobierno del PSOE, Cádiz ha esperado demasiado, demasiado tiempo.

Empecemos por la AP-4. Cádiz sigue sin tener el tercer carril que necesita hasta Jerez y Puerto Real. Y cualquiera que haya circulado por esa carretera un domingo de verano sabe perfectamente de qué estamos hablando: retenciones kilométricas, horas perdidas. Una provincia turística que se colapsa precisamente cuando más visitantes reciben. Y cuando se produce un accidente, una avería o cualquier incidencia, tenemos un problema añadido, y es que no tenemos una alternativa real. Porque ahí está la N-IV o, mejor dicho, ahí sigue esperando también la N-IV. Su desdoblamiento entre Los Palacios y Jerez lleva muchos años pendiente: 63,5 kilómetros, siete enlaces. ¿Y qué tenemos tantos años después? Solo ocho kilómetros desdoblados entre Dos Hermanas y Los Palacios.

Por eso no hablamos de elegir, no es la AP-4 o la N-IV, es la AP-4 y la N-IV. Porque cuando una vía se bloquea necesitamos otra, por seguridad, por movilidad, por nuestras familias, por nuestras empresas y porque una provincia de más de 200.000 habitantes no puede depender prácticamente de un único gran eje de entrada y salida.

Y si seguimos bajando por la provincia, la N-340, Vejer-Algeciras, aquí ya no hablamos únicamente de perder tiempo, aquí hablamos también de perder seguridad. Una carretera que soporta diariamente tráfico particular, mercancías y vehículos pesados, y que incrementa extraordinariamente su tráfico durante los periodos turísticos. Una carretera con grandes problemas de capacidad y seguridad.

Y no lo decimos solamente nosotros, lo dice también el Ayuntamiento de Barbate. En su pleno ha pedido el desdoblamiento entre Vejer y Algeciras por unanimidad, 17 votos a favor y ninguno en contra, ninguno. Y hay una frase de esa moción que merece la pena traer hoy aquí, abro comillas: «Miles de personas realizan diariamente esos desplazamientos para trabajar, estudiar, acudir al médico, hacer gestiones, comprar o estar con su familia».

Porque eso es una carretera, la vida diaria de la gente. No una raya en un mapa.

Y si continuamos, llegamos al campo de Gibraltar. Casi 300.000 habitantes, uno de los mayores complejos industriales de España, el puerto de la Bahía de Algeciras, que superó los cien millones de toneladas en 2025. Y seguimos sin el ferrocarril que necesita una comarca de esa importancia. La línea Algeciras-Bobadilla tiene 176 kilómetros, sigue sin estar completamente electrificada. Y el tráfico ferroviario entre Algeciras y Venta de Cárdenas está suspendido previsiblemente hasta otoño del 2027, más de un año.

Y ahora vamos a pensar en lo que significa para una comarca entera y también pensemos en el Puerto de Algeciras, porque un puerto no termina cuando el barco atraca o la mercancía tiene que salir, tiene que llegar al resto de España, tiene que llegar a Europa. Necesita la carretera, el ferrocarril, necesita la logística. Porque detrás del puerto está la empresa, detrás de la empresa el empleado, y detrás del empleado una familia que necesita el sueldo en su casa. Puerto, empresa, empleo, trabajador y familia, es así de sencillo.

Y mientras nosotros seguimos esperando nuestras infraestructuras, el Gobierno de España ha movilizado financiación pública para proyectos ferroviarios en Marruecos.

Y hablando de ferrocarril, hay una cuestión que está por encima de cualquier otra, y es la seguridad. Adamuz, 46 muertos, 46 personas que fallecieron. Una infraestructura no solamente se construye, se revisa y no se gasta el dinero en mordidas. Se conserva, no se gasta el dinero en prostitutas. Se mantiene, no se gasta el dinero destinado a ello en mantener una organización criminal. Y llegar seguro, señoría, eso es lo más importante antes que llegar.

Estamos pidiendo algo muy sencillo, que Cádiz deje de esperar. Porque ¿cuánto tiempo más tenemos que seguir hablando de las mismas carreteras? ¿Cuánto tiempo más tiene que esperar el Campo de Gibraltar por un tren digno? Y el tiempo de los gaditanos tiene el mismo valor, y hay algo que nadie puede devolverles: todo el tiempo que ya han perdido.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Campos.

Continuamos ahora el debate de los distintos grupos.

Señor Alba, tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor ALBA ARAGÓN

—Gracias, presidenta.

Mi fuerza política lleva denunciando desde hace años la falta de inversión e infraestructuras en la provincia de Cádiz. Pero hay una diferencia fundamental entre lo que nos trae hoy Vox y nosotros. Nosotros denunciemos los problemas, las carencias, gobierne quien gobierne. Vox solo se interesa por las infraestructuras de Cádiz como coartada para seguir atacando, de alguna manera, al Gobierno de España.

Resulta llamativo porque ya, y hay que decirlo así, señora portavoz de Vox, ya formáis parte del Gobierno andaluz. Póngase a trabajar en los incumplimientos de su propio gobierno, y las infraestructuras que son competencia de la Junta llevan ya años pendientes en nuestra provincia. Digo nuestra porque es mi provincia, soy gaditano.

Para nosotros, para mi grupo, es una PNL tramposa. Sus propuestas, que ya hemos defendido, incluso algunas las puedo votar a favor porque las ha traído mi grupo aquí. Pero hay una trampa que es que están envueltas en una exposición de motivos exclusivamente oportunista para atacar al Gobierno central y, de alguna manera, olvidarse de las responsabilidades y de las competencias que tiene la Junta de Andalucía, de la cual usted es gobierno.

¿Dónde están las obras en infraestructuras hidráulicas olvidadas por parte de la Junta en la provincia de Cádiz? ¿Dónde están las depuradoras pendientes en nuestras ciudades? ¿O las infraestructuras sanitarias, el hospital de Cádiz?

Entiendo que es una propuesta trampa, que ve la paja en el ojo ajeno y no ve la viga en el propio. Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Alba.

A continuación, tiene la palabra el Grupo Socialista, la señora Arrabal, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí, muchas gracias, presidenta.

Bueno, pues, efectivamente, los que somos..., yo creo que a Cádiz la quiere todo el mundo, pero los que somos de allí, especialmente. Y para nuestra provincia siempre vamos a querer lo mejor, más y mejor, siempre. Mejores carreteras, mejores conexiones ferroviarias, mejores accesos a sus puertos, mejores conexiones entre los municipios. Pero, precisamente por eso, cuando debatimos esta iniciativa, o iniciativas como esta que hoy trae Vox, a la desesperada, ante no saber que traer competencia de la Junta de Andalucía..., porque ¿qué le va a decir ahora la Junta de Andalucía a Vox? Que está todo genial. Ustedes, la legislatura pasada, no estabais en esta tónica. Ustedes criticabais al Gobierno de la Junta de Andalucía. Ahora, qué lo hace, ¿todo bien?

Pero es que este Parlamento no tiene competencias para instar al Gobierno de España. Entonces, ¿qué es lo que estamos haciendo aquí hoy? Un pan con unas tortas, que se dice en Cádiz. Estamos haciendo un pan con unas tortas.

Pero, aparte, voy a más. Claro que quedan infraestructuras pendientes. Sí, eso es cierto. Y hay otra cosa muy diferente. Es decir, que no se está haciendo nada.

Mire, lo he dicho en una de mis intervenciones anteriores. El Gobierno de España ha adjudicado obras por valor de 1.523 millones de euros. ¿Cómo viene aquí Vox en el año 25 en Andalucía? ¿Cómo es posible que venga aquí Vox a decir que aquí no se ha hecho nada? ¿Pero es que usted se cree que somos tontos? O nos quiere tomar por tontos. Hombre, me parece una falta de respeto.

Se está actuando en Tres Caminos. Acceso al puerto de Algeciras, con 40 millones, y ya están licitados, adjudicados los 17 millones del acceso norte. Tenemos una inversión ferroviaria. Es que el tren va a estar sin tráfico un año. ¿Cómo hacemos las obras? ¿No quería seguridad? Pues sea coherente. O seguridad u obra. U obra sin seguridad u obra tren. Es que no lo entiendo. Es que, si usted se escucha a sí misma, se dará cuenta de que es que, en su afán de confrontar con el Gobierno de España, todos los demás argumentos dan igual. Todo lo demás le ha dado igual.

Tenemos actuaciones en Cádiz, como la conexión de La Cabezuela y la ampliación de la nueva terminal de contenedores. Claro que quedan cosas por hacer. Pero, mire usted, es que hace quince años que no se invertía tanto, que un Gobierno de España no invertía tanto en Andalucía. ¿Y ahora va a venir usted a decir que no se ha hecho nada? Hombre, pues no. Pues no es cierto. Pues no es cierto. Y ahora tenemos de lo que nosotros tenemos que hablar aquí. Ahora tenemos las carreteras que son competencias de la Junta de Andalucía. Eso usted lo ha borrado del mapa. En esas carreteras no hay accidentes. En esas carreteras no pasa nada. Hemos hablado durante toda la tarde de los problemas en muchas carreteras de Andalucía, competencias de la Junta de Andalucía. Y usted corre un velo, una de dos, como si estuviéramos en el Congreso de los Diputados o como si usted..., fíjese: ¿qué carretera vertebraba la provincia de Cádiz? La 381. ¿Por dónde ha cogido usted? Por Barbate. Esto es el mundo al revés. Que me parece estupendo que haya cogido por Barbate, que a mí me encanta y estuve el otro día allí y que tenemos la 2231 pendiente de reparación. Es que, de verdad, ¿qué le pasa a la 381? Se va a actuar en 13 kilómetros, ¿y el resto de la 381, que tiene cerca de 90 kilómetros?, ¿qué le pasa? Porque yo no sé si usted la cogerá. Yo, para venir, cada vez que vengo a Sevilla, cojo la 381. Y está en unas condiciones pésimas. Pésimas. Ni siquiera se ha terminado el arreglo de los daños de las borrascas. Y el asfaltado, el firme está defectuoso. Así que, mire usted, aquí no venga usted.

Cádiz no necesita confrontación. Yo sé que Vox lo único que sabe es confrontar, enfangar, pero aquí a esta comisión no va a venir usted a eso. Yo, desde luego, no se lo voy a permitir. Así que nosotros de ninguna de las maneras vamos a apoyar esto, porque el Gobierno de España sí está actuando, y porque aquí estamos para reclamarle al Gobierno de la Junta de Andalucía que no está todo hecho ni está todo bien. Así que yo entiendo que a ustedes los andaluces los han puesto ahí para que defiendan sus intereses, no para que confronten con el Gobierno de España.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

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

El señor SALDAÑA MORENO

—Gracias, señora presidenta.

Bueno, pues, desde el Grupo Popular yo creo que, sin embargo, la proposición que trae hoy Vox es muy oportuna. Y es muy oportuna...

[Intervención no registrada]

Señora Arrabal, vamos a tener la fiesta en paz. Yo no he abierto la boca en todo lo que usted ha hablado. Déjeme usted que yo hable sin que usted me interrumpa, ¿vale?

Yo creo que es muy oportuna. Y por lo siguiente: de nada sirve el esfuerzo de la Junta de Andalucía, en todas las competencias de la Junta de Andalucía, si las grandes infraestructuras que vertebran la provincia de Cádiz no están desarrolladas. De nada sirve que se haga un esfuerzo en el metro de Sevilla, en Granada, en cualquier sitio, en el Consorcio Metropolitano de la Bahía de Cádiz, si después el tren llega tarde. Por lo tanto, es clave que para el desarrollo de la provincia de Cádiz, y de Andalucía, las grandes infraestructuras del Gobierno de España avancen. Eso, por un lado.

Segundo, señor Alba, dice usted que la señora Campos no habla aquí de las depuradoras, de las obras hidráulicas y de las infraestructuras sanitarias. Claro, porque las depuradoras y las obras hidráulicas tienen una comisión específica, que es donde se habla, y las infraestructuras sanitarias tienen una comisión específica, que es donde se habla. Aquí se está hablando de las infraestructuras en materia de obras públicas. Y el sentimiento paternalista de «es que a Cádiz lo queremos mucho y todos queremos lo mejor», a mí, sinceramente, no me agrada. Y le digo por qué: porque la provincia de Cádiz, no sé si ustedes han tomado conciencia, es la octava provincia por población de España. De las 52 de España, Cádiz es la octava. Por lo tanto, esto de que «es que queremos para Cádiz lo mejor», no, mire usted, es que Cádiz tiene una posición en España que ha sido predominante a lo largo de la historia de este país, pero es que, además, por peso poblacional lo tiene que tener. Y, por tanto, es clave que esas grandes infraestructuras estén. Y es clave porque, además, son infraestructuras de interés general.

Y yo, sinceramente, a cualquiera que nos escuche le diría que es que, si uno analiza cuáles son las acciones que ha hecho el Gobierno actual de España en la provincia de Cádiz, hay muchos motivos para querer que cambie el Gobierno de España. Y les voy a dar cinco motivos. Cinco motivos por los cuales cualquier persona que se plantee si quiere o no que el Gobierno de España cambie, si es de Cádiz, tiene cinco motivos en materia de infraestructuras para que quiera que cambie el Gobierno de España.

El primero, primer puerto de España, sin tren, el de Algeciras. El puerto de España que más contribuye al producto interior bruto de España, 5.700 millones de euros, muy por encima del de Barcelona y del de Valencia, sin tren. Y ya el Campo de Gibraltar, los vecinos del Campo de Gibraltar, ni conexión para un lado ni conexión para el otro.

Segundo punto, la AP-4 y Nacional IV. Para Cádiz, señores, para Cádiz, ni tercer carril ni desdoble. Segundo motivo por el que un ciudadano de Cádiz querrá que cambie el Gobierno de España.

Tercer motivo, aeropuerto de Jerez. Ni conexión, ni ampliación del aeropuerto de Jerez. Y eso está prometido por ustedes. Tercer motivo para no confiar en el actual Gobierno de España y querer que cambie el Gobierno de España.

Cuarto motivo, y lo decía la señora Campos, la Nacional 340. Ni en Algeciras, ni se acaba el nudo sur. Y usted habla primero, dice licitación, adjudicación. Ni viene el nudo norte ni un solo metro de la carretera Vejer-Algeciras. Ni un metro, ni un metro. Por tanto, también hay motivos, la gente de La Janda, costas, hay motivos para no confiar en el Gobierno de España.

Y quinto motivo, la alta velocidad. En Cádiz, ni alta velocidad ni velocidad alta, y suerte que llegan los trenes y que, más o menos, tenemos conexión. Sí, sí, porque ha habido muchas épocas en las que ha llegado tarde y los trenes se han quedado parados. Suerte que tenemos esa situación.

Y, por tanto, cinco motivos para querer que cambie el Gobierno de España con la provincia de Cádiz. Cualquier gaditano que analice las infraestructuras tiene al menos cinco motivos para querer que el actual Gobierno de España cambie con la intención, precisamente, de que ponga a Cádiz donde se merece, la octava provincia en población de España, y una de las provincias más importantes de la historia de este país.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Saldaña.

Continuamos con el debate.

Señora Campos, tiene, para el cierre del debate, como proponente, cinco minutos.

La señora CAMPOS RODRÍGUEZ

—Gracias, señora presidenta.

A ver, señorías, después de escucharles a todos, hay unas preguntas muy sencillas que vamos a ver si están contestadas.

¿La AP-4 tiene el tercer carril? No.

¿Está completado el desdoblamiento de la N-IV? No.

¿Está solucionado el problema de la N-340 entre Vejer y Algeciras? Tampoco.

¿Tiene el Campo de Gibraltar el ferrocarril que necesita? No.

Y esa es la realidad. Y mientras que en Cádiz seguimos esperando, hay una comparación que muchos gaditanos sí que se hacen. Y es que 350 millones de euros se han destinado a infraestructuras en Marruecos: 300 millones para carreteras y 50 millones para ferrocarril en Marruecos. No en Cádiz. Y aquí tenemos que seguir exigiendo que se desdoble la AP-4, que se desdoble la N-IV, que seguimos hablando de la N-340 y de un Campo de Gibraltar, que sigue esperando un ferrocarril que necesita.

Y así, cuando se habla de prioridades, yo digo, ¿y Cádiz, para cuándo? Porque no podemos hablar de infraestructuras si, además, olvidamos otra palabra, que es seguridad. Porque hay un hecho, y lo re-

cuerdo, que este país no puede olvidar. Y es que Adamuz tuvo 46 muertos, 46 personas que salieron de viaje y no volvieron a su casa. Y 122 heridos. Y cuando hablamos de mantenimiento ferroviario no hablamos de un detalle técnico, hablamos de seguridad y hablamos de vidas.

Y hay algo más. Las carreteras, los ferrocarriles, los contratos, las adjudicaciones, las obras públicas de las que estamos hablando, todas las lleva el Ministerio de Transporte, el ministerio que dirigió José Luis Ábalos, ese ministro socialista, secretario de organización del PSOE, y que alrededor de ese ministerio hemos conocido presuntas mordidas, presuntos amaños de obras públicas, presuntas comisiones a cambio de adjudicaciones. Hemos conocido a Ábalos, a Koldo, a Santos Cerdán, a Víctor de Aldama, a los empresarios, a Adif, las carreteras... Y por eso esta iniciativa pide algo que, después de todo lo que hemos conocido, es de sentido común, y es el control, una auditoría externa, independiente de los contratos de obra pública, que el Ministerio de Transporte y Adif en Andalucía desde el 2018. Porque queremos saber qué es lo que ha ocurrido, contrato por contrato, adjudicación por adjudicación y euro por euro. Porque cada euro que sale del bolsillo de un trabajador, de un autónomo o de una familia, y se destina a infraestructuras, tiene que acabar exactamente donde tiene que acabar, en las carreteras, en los ferrocarriles, en el mantenimiento y en la seguridad, no en el bolsillo de nadie.

Y después de todo lo que hemos conocido alrededor de transporte, pedir que se abran los cajones y se revisen los contratos, no creo que le pueda sorprender a nadie. Las explicaciones las tienen que dar otros.

Y si volvemos a Cádiz, porque aquí tampoco vale repartir responsabilidades para que, al final, nadie se haga responsable de nada. La AP-4, repito, es competencia del Estado. La N-IV es competencia del Estado. La N-340 es competencia del Estado. Y la red ferroviaria de la que estamos hablando es competencia del Estado. Y por eso, nuestra iniciativa se dirige al Estado.

Y, por cierto, aceptamos la enmienda del Partido Popular, porque nos ayuda a mejorar todavía más esta iniciativa. Y termino, porque, después de todos los discursos que hemos oído y de todos los millones que el Partido Socialista ha puesto encima de esta mesa, repito, sigue habiendo cuatro preguntas con la misma respuesta. AP-4, no. N-IV, no. N-340, no. Ferrocarril del Campo de Gibraltar, no. Y mientras Cádiz sigue esperando sus infraestructuras, hay unas palabras que nadie en este país va a olvidar y son: Adamuz y 46 muertos, porque las infraestructuras no son líneas en un mapa, son trabajadores, empresas, familias, son personas. Y cuando hablamos de seguridad y de mantenimiento, también hablamos de vidas.

Muchas gracias.

La señora CAYUELAS PORRAS, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Campos.

Procedemos, entonces, en este momento, a la votación. En la primera proposición no de ley, me dicen que se va a votar separada.

El Grupo Socialista ha solicitado la votación por puntos. El punto uno, dos y cuatro, un bloque, y el punto tres, otro bloque.

Por lo tanto, en la primera enmienda, ¿votos a favor en el punto uno, dos y cuatro?

[Intervención no registrada.]

¿Perdón?

[Intervención no registrada.]

Ay, perdón.

[Intervención no registrada.]

Es que no estamos en Washington, estamos en Sevilla. Entonces, de la proposición no de ley.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido rechazados por 6 votos a favor, 10 votos en contra, ninguna abstención.

Muy bien. A continuación, votamos el punto tres.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazado por un voto a favor, 10 votos en contra, 5 abstenciones.

Queda rechazada la proposición no de ley.

A continuación, votamos la proposición no de ley del Grupo Vox, que esa sí se va a votar en bloque.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada por 10 votos a favor, 5 votos en contra y una abstención.

Muy bien. Pues, con esto terminamos la comisión de hoy, muchas gracias a todos.

[Se levanta la sesión.]

