

CARRILBUS

MARIO MUÑOZ-ATANET,
VICECONSEJERO DE
FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL
TERRITORIO Y VIVIENDA
DE LA JUNTA DE
ANDALUCÍA

Junta de Andalucía

*“El futuro de la
movilidad en
Andalucía pasa
por el autobús... y
por las empresas
que lo hacen
posible.”*

ENTREVISTA

Mario

Muñoz-Atanet

CARRIL BUS Conversa con Mario Muñoz-Atanet, viceconsejero de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

“LA JUNTA DE ANDALUCÍA
IMPULSA UNA TRANSFORMACIÓN
ESTRUCTURAL DEL TRANSPORTE
CON VISIÓN A 2030, 2040 Y 2050.”

Casi culminado el proceso de renovación del sistema concesional andaluz —con un total de 67 concesiones—, Andalucía encara una nueva etapa en la planificación de su movilidad. En una comunidad que destaca tanto por su extensión como por su volumen de población, avanzar hacia un modelo más eficiente, cohesionado y sostenible no es solo una prioridad política, sino una necesidad estructural.

La movilidad se consolida así como un elemento clave para garantizar la cohesión territorial, facilitar el acceso a servicios esenciales y avanzar en la reducción del uso del vehículo privado. En este escenario, la Revista CARRIL BUS conversa con Mario Muñoz-Atanet, viceconsejero de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

Con una trayectoria sólida en la gestión pública de la movilidad —desde su etapa como director general, donde impulsó los planes metropolitanos, la modernización del transporte público y la Estrategia de Movilidad Sostenible, hasta su actual responsabilidad como viceconsejero—, Muñoz-Atanet ha liderado iniciativas clave como las ampliaciones de metro en Sevilla y Granada, el tranvía de Jaén o la gestión del transporte durante la pandemia, consolidándose como una de las figuras más relevantes en la transformación del transporte en Andalucía



Escrito por
Luis F. Prieto

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA MOVILIDAD EN ANDALUCÍA



CARRIL BUS. Andalucía es un territorio extenso, diverso y con realidades de movilidad muy distintas. ¿Cómo definiría la situación actual del transporte en la comunidad? ¿Cuáles son los principales proyectos en marcha y los grandes retos que se plantea la Junta en los próximos 5 y 10 años?

Mario Muñoz-Atanet: La movilidad en Andalucía refleja fielmente la diversidad territorial de la comunidad: coexistimos con grandes áreas metropolitanas de alta demanda, amplias zonas rurales con baja densidad de población y una intensa movilidad interurbana.

En términos generales, el sistema ofrece una cobertura razonable, aunque aún afronta desafíos relevantes en aspectos como la conectividad, la sostenibilidad y la cohesión territorial.

No debemos olvidar que hablamos de un territorio de cerca de 88.000 kilómetros cuadrados —uno de los más extensos de España— y con aproximadamente 8,7 millones de habitantes, de los cuales entre el 60% y el 70% se concentra en áreas metropolitanas.

Ante esta realidad, desde la Consejería de Fomento estamos trabajando en tres grandes líneas estratégicas de planificación:

En primer lugar, la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible, actualmente en elaboración, que establecerá distintos escenarios de transformación del modelo de movilidad a 2030, 2040 y 2050. Su objetivo es definir un nuevo enfoque para un sistema más sostenible y resiliente frente al cambio climático, alineado con los objetivos internacionales.

En segundo lugar, el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad (PITMA 2030), aprobado en 2022 y cuya ejecución y seguimiento ya están avanzados, con una buena parte de sus medidas en marcha.

Y, en tercer lugar, los Planes de Movilidad Metropolitana, que ya están aprobados en 8 de las 9 áreas metropolitanas andaluzas.

En conjunto, estamos impulsando un modelo basado en la movilidad sostenible, la digitalización y la integración modal, apoyado en proyectos como el desarrollo de infraestructuras de transporte público, la modernización de sistemas metropolitanos, la renovación de flotas hacia tecnologías limpias y la implantación de sistemas inteligentes de transporte.

ideas clave



La renovación de las 67 concesiones marca un antes y un después: estabilidad jurídica y nuevas oportunidades para las empresas del sector.

El autobús no es una alternativa: es la columna vertebral de la movilidad en Andalucía.

EL TRANSPORTE COMO DERECHO

CB. El autobús continúa siendo el modo de transporte público con mayor capilaridad en Andalucía. ¿Qué papel estratégico desempeña dentro de la política de movilidad del Gobierno andaluz?

MM-A: **El autobús es, sin duda, un pilar esencial de la movilidad en Andalucía.** Su capacidad para vertebrar el territorio y garantizar el acceso al transporte en zonas donde otros modos no son viables lo convierte en un elemento absolutamente estratégico.

Desde la Junta lo entendemos como un modo clave tanto en el ámbito metropolitano como en el interurbano. Su flexibilidad, su menor coste de implantación y su capacidad de adaptación a distintas realidades lo posicionan como una herramienta fundamental para garantizar la cohesión social y territorial.

Por ello, el transporte en autobús forma parte central de nuestra política de movilidad y contribuye decisivamente a la sostenibilidad del sistema en su conjunto.

Nuestros objetivos son claros: facilitar la movilidad de las personas, potenciar el uso prioritario del transporte público, mejorar la intermodalidad y la accesibilidad, y reforzar la articulación territorial.

Para avanzar en esta dirección, era imprescindible contar con un sistema concesional sólido. Sin embargo, nos encontramos con una situación heredada en la que prácticamente la totalidad de los servicios tenían concesiones caducadas desde hacía más de una década, lo que generaba inseguridad jurídica y limitaba tanto la capacidad de inversión de los operadores como la propia gestión del sistema.

Por ello, **hemos abordado un proceso histórico de renovación integral, con la licitación de 67 concesiones**, un proceso complejo pero necesario y que ya está prácticamente finalizado, con su entrada en servicio prevista a lo largo de 2026.

Paralelamente, estamos trabajando con una visión de largo plazo en el diseño de un nuevo Mapa Concesional que permita anticiparnos a las necesidades futuras y construir un sistema más eficiente, sostenible y adaptado a los retos venideros.



ideas
clave



*“La clave: **combinar servicio público y rentabilidad empresarial con planificación y financiación adecuadas.**”*

*“La digitalización del transporte abre una **nueva etapa de eficiencia operativa y optimización de recursos.**”*

MAPA CONCESIONAL Y MODELO DE GESTIÓN

CB. El mapa concesional es una de las cuestiones que más interesa al sector. ¿Cómo valora el sistema actual y qué cambios se plantean en el futuro?

MM-A: El sistema concesional andaluz se basa en contratos de servicio público, donde la prestación del transporte interurbano se realiza a riesgo y ventura del concesionario, mientras que la administración incentiva el uso mediante políticas de bonificación al usuario.

Más allá de la necesaria regularización del sistema actual, estamos trabajando en el diseño del nuevo mapa concesional, una iniciativa de carácter estratégico que pretende ir un paso más allá.

El objetivo es adelantarnos a las futuras necesidades de movilidad, teniendo en cuenta aspectos como la evolución demográfica, el desarrollo de las áreas metropolitanas o las necesidades específicas de las zonas rurales, donde el transporte a la demanda jugará un papel cada vez más relevante.

Somos conscientes de que se trata de un proyecto complejo que requiere tiempo, pero también hemos entendido la urgencia de actuar sobre la situación existente, garantizando estabilidad y seguridad tanto a operadores como a usuarios.

Además, este proceso ya está permitiendo mejoras tangibles a corto plazo, como la modernización de las flotas o la mejora de la calidad del servicio.

MARCO NORMATIVO Y LEY DE MOVILIDAD

CB. ¿Se plantea Andalucía desarrollar una Ley de Movilidad Sostenible propia?

MM-A: La tramitación de la Ley estatal ha marcado los tiempos. Consideramos necesario conocer con precisión el marco normativo nacional antes de avanzar en una regulación autonómica, siempre con el objetivo de garantizar coherencia con las directrices europeas y estatales en materia de movilidad sostenible.



ideas clave

“El transporte a la demanda deja de ser un concepto y se convierte en una realidad en expansión en Andalucía.”

“Intermodalidad real: un único sistema de pago para facilitar el uso y aumentar la demanda del transporte público.”

“El Centro de Gestión y Control permitirá adaptar la oferta al comportamiento real de la demanda.”



NUEVOS MODELOS DE MOVILIDAD

CB. Conceptos como transporte a la demanda, intermodalidad o billete único están cada vez más presentes. ¿Qué prioridad tienen en Andalucía?

MM-A: Son elementos clave de nuestra estrategia. En primer lugar, el transporte a la demanda, especialmente relevante en zonas rurales, donde ya estamos desarrollando programas consolidados como Andalucía Rural Conectada, que permite atender a cientos de municipios y combatir la despoblación.

Este programa sigue creciendo, incorporando nuevas rutas y adaptándose a las necesidades del territorio, con el objetivo de que ningún municipio quede desconectado.

Por otro lado, la intermodalidad es imprescindible para fomentar el uso del transporte público. Para ello impulsamos tanto infraestructuras intermodales como herramientas de gestión orientadas al usuario.

Un buen ejemplo es la tarjeta del Consorcio, que ya permite el acceso a distintos modos de transporte con un único sistema de pago. Estamos trabajando en dar un paso más, hacia una tarjeta única para toda Andalucía con mayores funcionalidades.

“El futuro de la movilidad en Andalucía pasa por el autobús... y por las empresas que lo hacen posible.”, Mario Muñoz-Atanet



SERVICIO PÚBLICO Y EQUILIBRIO ECONÓMICO

CB. ¿Cómo se equilibra el concepto de servicio público con la viabilidad económica del sistema, especialmente en zonas de baja demanda?

MM-A: El servicio público en movilidad se fundamenta en garantizar el derecho de acceso al transporte. Este principio se articula mediante financiación pública, contratos de servicio y planificación estratégica, asegurando que incluso las zonas menos pobladas dispongan de alternativas de movilidad.

Además, apostamos por un servicio de calidad, apoyado en inversiones en infraestructuras —como carriles Bus-VAO— y herramientas de gestión avanzadas.

En este sentido, **estamos desarrollando el Centro de Gestión y Control del Transporte Público de Andalucía, que permitirá disponer de información en tiempo real para optimizar recursos**, mejorar el servicio y adaptar la oferta a la demanda. También estamos mejorando la información al usuario mediante sistemas en tiempo real en paradas y estaciones.

En definitiva, se trata de ofrecer un transporte público de calidad que garantice su uso y contribuya a una movilidad más sostenible y a una mayor cohesión territorial.



EL MENSAJE DE LA JUNTA A LAS EMPRESAS ANDALUZAS

CB. ¿Qué mensaje le trasladaría a las empresas operadoras de autobuses en Andalucía?

MM-A: El sector del autobús es un socio estratégico imprescindible para alcanzar nuestros objetivos de movilidad. Además de su papel en la cohesión territorial, es un motor de empleo y actividad económica en toda Andalucía.

Nuestro mensaje es claro: colaboración, compromiso y visión compartida. Queremos avanzar junto al sector hacia un modelo más eficiente, innovador y sostenible, en el que las empresas continúen siendo protagonistas.

Este Gobierno ha apostado decididamente por el transporte en autobús, mejorando la calidad del servicio y contribuyendo a reforzar la rentabilidad del sistema.

Las empresas son clave para lograr una movilidad más sostenible y, por ello, seguiremos trabajando desde la colaboración institucional para seguir mejorando el transporte público por carretera en Andalucía.