

Boletín



# El Corredor Mediterráneo, la asignatura pendiente del Gobierno en Andalucía

## El reportaje

Tren - tranvía Chiclana de la Frontera - San Fernando, tramo: estructura de conexión con ferrocarril Sevilla - Cádiz.

Actualidad: Ceacop y Asica hacen balance de la nueva Ley de Contratos del Sector Público **05**

La Empresa Detea, 30 años de trayectoria **06**

La opinión Manuel González Moles Vicepresidente de CEACOP **08**

*Edita*  
CEACOP - Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública - Avda. del Reino Unido, 9. Edificio Sevilla Sur, Local 1. 41012 Sevilla  
Tfno: (+34) 954 23 27 24 | Fax: (+34) 954 24 04 50  
ceacop@ceacop.com | Twitter: @ceacop

# El Corredor Mediterráneo, la asignatura pendiente del Gobierno en Andalucía

El Corredor Mediterráneo forma parte del ambicioso proyecto europeo para vertebrar el continente a través de un conjunto de líneas ferroviarias (alta velocidad, línea convencional, líneas de mercancías, etc.) para el transporte de pasajeros y mercancías. La red transeuropea a la que se unirá el Corredor Mediterráneo estará formada por nueve corredores multimodales, que conectarán Europa de Norte a Sur y de Este a Oeste.

El Corredor Mediterráneo tiene un largo de 3.500 kilómetros, desde Zahony (frontera con Hungría) a Algeciras. A su paso por España discurrirá a través de 1.300 kilómetros por las comunidades autónomas de Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía. Debido a su interoperabilidad con los principales puertos españoles, constituye uno de los ejes ferroviarios más importantes a nivel económico y comercial del país, potenciando esto a través de la conexión con las líneas de alta velocidad europeas.

Pero el Corredor Mediterráneo es aún un proyecto incompleto. De momento, de los 23.363 millones de euros de inversión previstos, se han ejecutado 14.224 millones de euros, por lo que a Adif le queda por ejecutar 9.000 millones (39,2% del presupuesto total) en la construcción de nuevos tramos o adaptaciones para adecuar las vías existentes al llamado ancho internacional y poder establecer la ruta litoral.

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, manifestó que en marzo de 2019 estarían todos los tramos licitados, salvo contadas excepciones, y fijó como fecha límite 2021 para que estuviese operativa, que no concluida, toda la red ferroviaria desde Algeciras hasta la frontera con Francia. De hecho, Andalucía no quedará totalmente integrada en el Corredor Mediterráneo hasta 2023.

### El Corredor Mediterráneo en Andalucía

Para la región andaluza es crucial este eje ferroviario que unirá el puerto de Algeciras, nodo logístico de primer orden en el transporte de mercancías, con Granada, Málaga y Almería, conectando Andalucía con el litoral mediterráneo español y con Europa.

En Andalucía, el Corredor Mediterráneo comienza en Algeciras, donde está proyectada la adecuación de los 176,2 kilómetros de vías que corresponden a la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, dividida en tres grandes tramos.

El primer tramo de la línea Algeciras-Bobadilla, son los 47,6 kilómetros que discurren entre Algeciras y San Pablo de Buceite. En estos momentos está en ejecución 20,8 kilómetros del tramo hasta Almoraima (Castellar de la Frontera). Esta actuación comprende la remodelación de la estación de San Roque Mercancías, la renovación de la plataforma y las vías, la elevación de la rasante de las vías auxiliares de la terminal, la ejecución de una nueva red de drenaje profundo y longitudinal de la plataforma de las

vías auxiliares, y la adecuación de la losa de operaciones de la terminal a la nueva rasante de las vías anexas.

La segunda parte de este ramal son 26,8 kilómetros entre San Pablo de Buceite y Almoraima, licitados pero pendientes de ejecución. Estas obras contemplan en una primera fase, la renovación de la superestructura de vía y la infraestructura a lo largo de los puntos kilométricos 129+400 y 155+438, así como las vías de apartado en las estaciones, salvo la de Jimena de la Frontera que será acometida en una segunda fase. Los trabajos cuentan con un presupuesto de 15,3 millones de euros.

El segundo tramo de la línea Algeciras-Bobadilla discurre entre San Pablo de Buceite, Cortés de la Frontera y Ronda, con 59,5 kilómetros. Este tramo, a pesar de que Adif lo considera como finalizado desde 2011 tras la adaptación de la vía de ancho ibérico a un tercer carril, no se puede dar por concluido ya que está pendiente de la electrificación de la vía y de su conversión en doble vía de ancho internacional.

El tercer tramo de esta línea transcurre entre los municipios de Ronda y Bobadilla (Antequera) a lo largo de 70 kilómetros. El proyecto es añadir un tercer carril (de manera que se pueda usar con trenes de ancho internacional y convencional) y electrificar. Todo ello está en fase de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) desde finales de 2010, y ello bloquea el inicio de cualquier obra. De momento sólo



está abierta la contratación del diseño de la electrificación y señalización. La mejora de la plataforma está en fase de redacción.

#### **Eje Antequera- Granada- Almería**

En 2015 quedó cerrado el tráfico ferroviario de Antequera a Granada. Entonces se iniciaron los trabajos de renovación de las vías para adaptar el ancho ibérico a ancho estándar. Actualmente estas obras están finalizadas, pero mantiene cerrada la conexión.

En el caso de Granada-Almería, es el tramo que sufre mayor retraso, no se ha realizado ninguna actuación para adaptar la vía única en ancho ibérico entre estas dos ciudades.

Según el cronograma que maneja el Ministerio de Fomento, en 2020 se licitará la adecuación del trazado de ancho ibérico a ancho internacional y su electrificación.

#### **Almería- Murcia**

Almería y Murcia están incomunicadas por tren ya que no existe vía.

En los últimos meses Fomento ha anunciado la licitación de varios proyectos para la ejecución de la vía que unirá Almería con Murcia. Por el momento, Adif ha licitado tres de los seis tramos que faltan para completar la línea de ferrocarril que conectará

Andalucía con el Corredor Mediterráneo. Se trata de los tramos Nonduermas- Sangonera, en Murcia, y Los Arejos-Níjar y Níjar-Río Andarax, ambos en la provincia de Almería, todos por valor de 446,69 millones de euros, y con fecha de presentación de ofertas a finales del pasado mes de noviembre.

El tramo Nonduermas-Sangonera, de 8,86 kilómetros de longitud, discurre por los términos municipales de Murcia y Alcántara. Las obras tienen un importe de licitación de 125,2 millones de euros. El objetivo en este tramo es generar una plataforma ferroviaria para doble vía que permita la circulación de trenes a velocidades de hasta 300 km/h. Los trabajos implican actuar también sobre las actuales líneas de la red convencional Chinchilla-Cartagena y Murcia Cargas-Águilas.

Por su parte, los tramos correspondientes a la provincia de Almería, Los Arejos-Níjar y Níjar-Río Andarax, suman una longitud de 43,3 kilómetros y supondrán una inversión conjunta de 319,4 millones de euros.

En el tramo Los Arejos-Níjar se actuará sobre 17,8 kilómetros, invirtiéndose 172,4 millones de euros. Esta actuación incluye todos los trabajos de construcción e ingeniería civil previstos en el proyecto de la nueva conexión de alta velocidad entre Murcia y Almería planificada para tráfico de viajeros y mercancías.



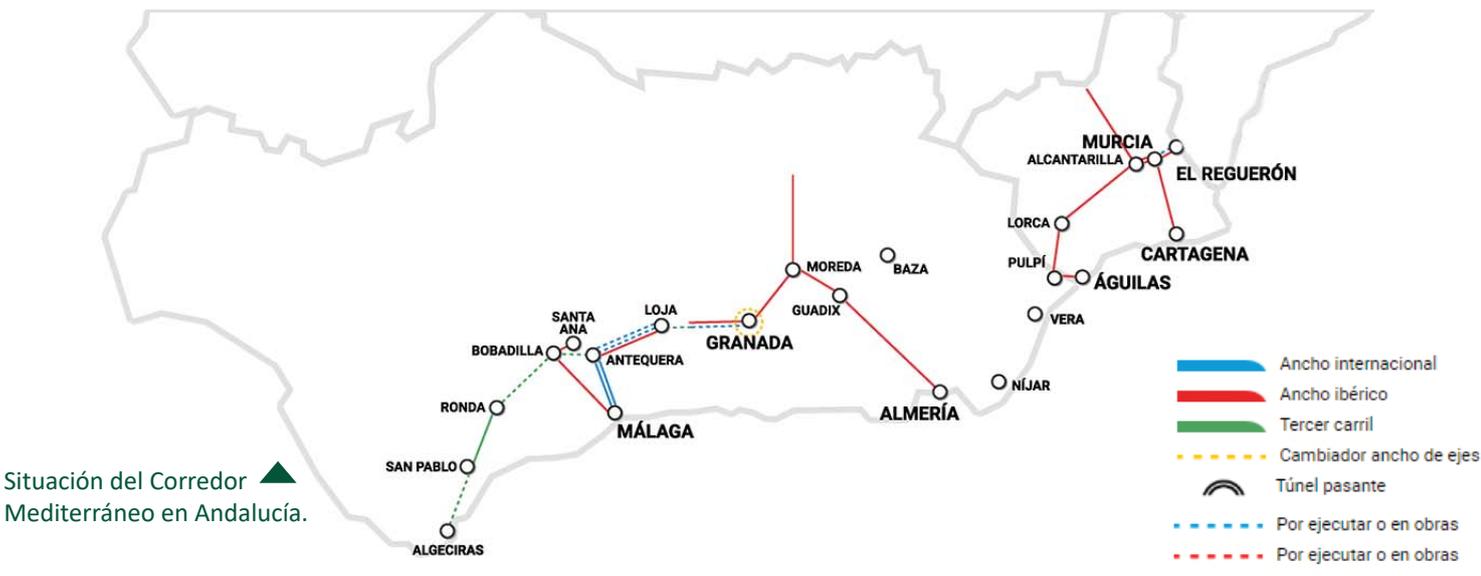
# El Reportaje - Actualidad

El trazado Níjar-Río Andarax, de 25,5 kilómetros de longitud, tiene un importe de licitación de 146,9 millones de euros. Los parámetros están definidos para explotación de tráfico con parámetros funcionales y de diseño de trazado comprendidos en 280 km/h para circulaciones de viajeros y velocidad mínima de 100 km/h para circulaciones de mercancías.

Los tres tramos pendientes: Sangonera-Lorca, integración en Lorca y Lorca-Pulpí se encuentran en fase de revisión de proyecto. Fomento espera tener concluidos los estudios para que en primavera de 2019 puedan estar en fase de concurso.

La realidad es que los tramos de Andalucía y Murcia son los más atrasados para conseguir la esperada conexión. Y no será al menos hasta 2023, si se cumple con los plazos y los compromisos acordados por el ministerio, que se conectará Andalucía, a través del Almería, con el resto del Corredor Mediterráneo.

De momento queda fuera de los planes del Gobierno la posibilidad de unir además la costa desde Algeciras a Almería a través de tren, por lo que las conexiones de los Puertos de Motril y Málaga siguen quedando fuera del Corredor.

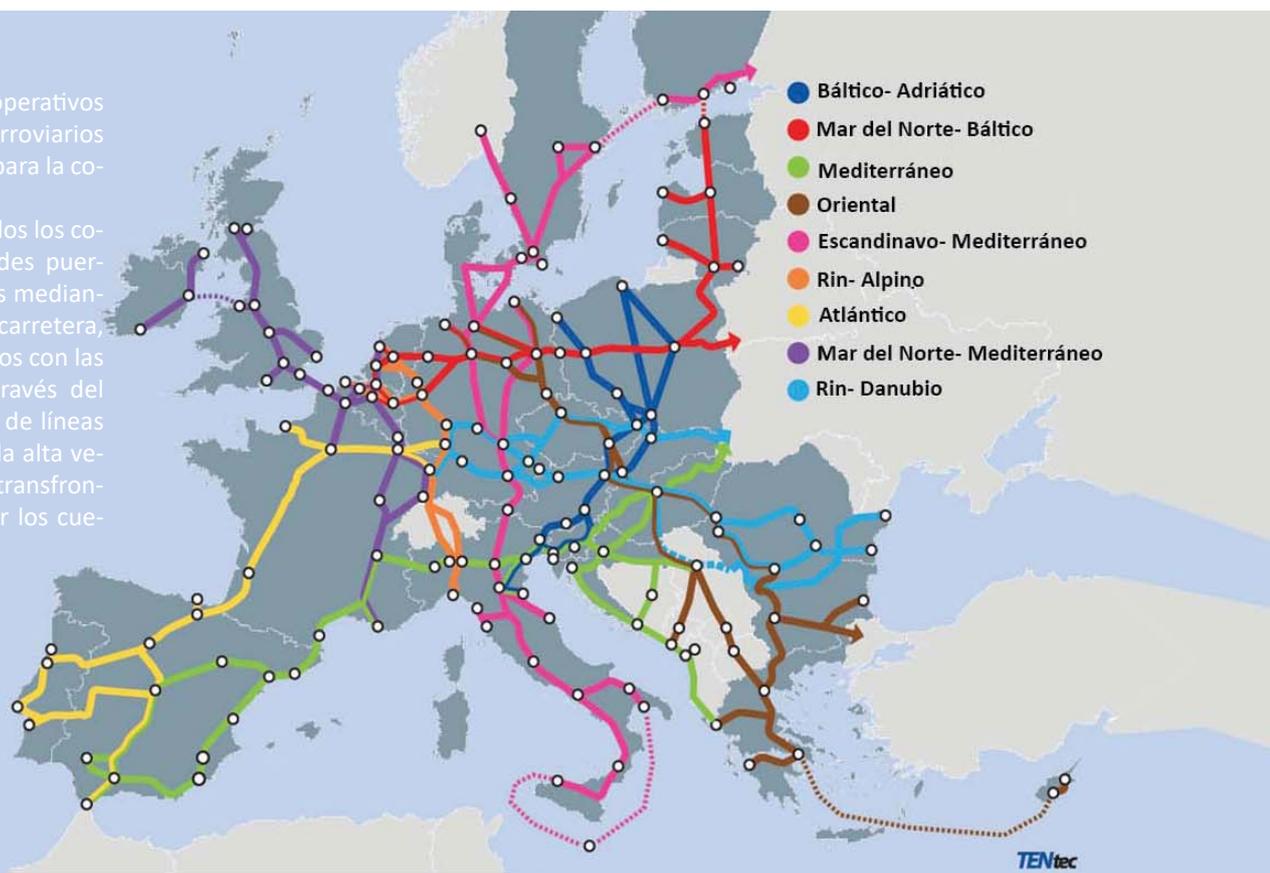


Fuentes consultadas: Asociación Valenciana de Empresarios, Adif, Ministerio de Fomento.  
Gráficos: Asociación Valenciana de Empresarios.

## Los Corredores Europeos

Para 2030 deben estar operativos los nueve corredores ferroviarios proyectados por Europa para la conexión del continente.

Cuando se completan todos los corredores, habrá 94 grandes puertos europeos conectados mediante enlaces ferroviarios y carretera, 38 aeropuertos conectados con las principales ciudades a través del tren y 15.000 kilómetros de líneas ferroviarias adaptadas a la alta velocidad, y 35 proyectos transfronterizos con lo que reducir los cuellos de botella existentes.



## Ceacop y Asica hacen balance de la nueva Ley de Contratos del Sector Público

El 9 de marzo de 2018 entraba en vigor la nueva Ley de Contratos del Sector Público (LCSP) para mejorar la relación contractual entre la Administración y sus proveedores. Nueve meses después de su puesta en funcionamiento, Ceacop y Asica han comparecido en rueda de prensa con objeto de valorar cómo la nueva norma, que valoraban positivamente por los criterios que establece, ha afectado a las empresas de construcción e ingeniería en Andalucía.

Los días previos a la entrada en vigor de la ley, las empresas sufrieron una avalancha de licitaciones, en tan solo una semana se licitaron 229 contratos, que además las compañías debían presentar ante el órgano contratante en un plazo de mes y medio aproximadamente. Este escenario perjudicó la capacidad de respuesta de las empresas que se vieron obligadas a elegir a que ofertas presentarse, ante la imposibilidad de poder ofertas todas las licitaciones, lo que mermaba sus posibilidades de contratación.

Esta es la primera queja que han puesto de manifiesto Ceacop y Asica “si las actuaciones se hubiesen licitado en periodos de tiempo espaciados, las constructoras e ingenierías sí que hubiesen podido presentar sus ofertas a un mayor número de contratos, con la consiguiente mayor probabilidad de optar a éstos”.

Las empresas se vieron desbordadas ante una situación que se podría haber evitado si los órganos contratantes hubiesen hecho sus deberes y adaptados los pliegos a la nueva Ley “semana antes de la entrada en vigor de la nueva norma los pliegos no establecían los requerimientos recogidos en la LCSP, la Administración licitó con premura actuaciones que en muchos casos aún siguen sin adjudicar”, han resaltado ambas asociaciones.

Otra de los aspectos más destacables de la nueva ley es qué, aunque establece que las adjudicaciones de las ofertas deben responder a una mejor relación calidad- precio con objeto de evitar contratos irrealizables por precio, la realidad con la que se han encontrado las empresas es que en muchas licitaciones sigue siendo el precio el único factor determinante en la adjudicación.

Este caso es especialmente visible en las licitaciones de AENA. Este organismo sigue adjudicando al precio más bajo a través de las subastas electrónicas sin límites.

Ceacop y Asica han insistido que la nueva normativa no ha mejorado el panorama de la contratación pública “esta nueva Ley no ha cambiado en lo sustancial gran cosa ya que se sigue optando en la mayoría de los casos por una subasta encubierta y además sin atajar las grandes bajas a las que nos vemos obligados las empresas a licitar, porque no se está aplicando de forma totalmente correcta por parte de los órganos de contratación”.

Por otro lado, la nueva legislación ha introducido en los contratos públicos consideraciones de tipo social, medioambiental y de innovación y desarrollo. Estos criterios son condiciones especiales de ejecución, cuya introducción debe estar supeditada a que se relacione con el objeto del contrato a celebrar. “Pero a menudo no lo están, y suponen un lastre para la empresa que tiene que ejecutar el contrato, cargándoles con unos gastos que no les corresponden” han indicado los representantes de la construcción y la ingeniería en Andalucía.

Además, otro problema con el que deben lidiar las empresas tras la entrada en vigor de la Ley es la dificultad que existe para la presentación de las ofertas de modo electrónico como establece la norma. Existe una desorganización generalizada en muchas administraciones que impiden entregar las ofertas electrónicamente. “Nos hemos encontrado casos en los que los servidores no te dejan enviar los documentos por el tamaño de éstos” han puesto de relieve Ceacop y Asica “y en todo momento existe una falta de asistencia en tiempo real para solventar los problemas que presentan las plataformas”.

La otra gran batalla de las empresas de construcción e ingeniería es la competencia desleal a la que se enfrentan con las empresas públicas. En la nueva normativa se recoge la limitación de encargos a los Medios Propios (empresas y agencias públicas), pero esta situación sigue sin resolverse. Las patronales han exigido que “Las administraciones deben dejar de encargar a sus medios propios que son menos eficientes y licitar obras y servicios a través del sector privado”.

Por último, Asica y Ceacop se han ofrecido en colaborar con la Administración para confeccionar los pliegos de concursos públicos “la ley necesita aún más tiempo para que todos aprendamos, y si este camino lo emprendemos conjuntamente será más productivo”.



Rueda de Prensa conjunta de Ceacop y Asica sobre la nueva Ley de Contratos del Sector Público.

## DETEA, 30 años de trayectoria

El pasado mes de noviembre Detea celebró su treinta aniversario, una edad que ha podido alcanzar fruto del esfuerzo y dedicación de años de trabajo apostando por la innovación y la sostenibilidad, así como por la confianza que sus clientes han depositado en la compañía.

Durante estos años Detea ha realizado números proyectos de gran complejidad y envergadura, posicionándose como una de las empresas de referencia en el sector. “Nuestra apuesta por ofrecer la mejor solución a las necesidades reales de nuestros clientes en un tiempo récord utilizando lo último en tecnología y diseño, ha sido clave para elaborar nuestro sello de calidad.” subraya Arturo Coloma, presidente de Detea.

La trayectoria de Detea comienza en 1988 centrada en la actividad de la construcción, desde la edificación comercial, industrial o la construcción de edificios singulares. Poco a poco fue evolucionando y también ampliando su campo de actividad.

Actualmente la cartera de obra de Detea incluye obras de diversa tipología, desde las promociones residenciales, entre las que se encuentran las viviendas que realiza en Málaga, Alhaurín o Sevilla, la rehabilitación de edificios como es el caso de la reforma integral que realiza en el ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo, proyectos industriales, como la construcción de una planta de procesado de nueces en Palma del Río o proyectos portuarios como las actuaciones de adecuación de viales y urbanización de la zona logística perteneciente a la Autoridad Portuaria de Huelva, entre otros.

“Detea, si bien alcanzó una dimensión próxima a los 100 millones de euros, y apuesta por unas cifras de negocio más moderadas poniendo el objetivo más en el margen que en el volumen. El negocio actual presenta cifras superiores a los 20 millones de euros y se prevén cifras entre 40 y 50 millones a medio plazo. La rentabilidad del sector es uno de los grandes retos hoy en día a alcanzar debiéndose lograr un mejor reparto de márgenes entre clientes, promotores y empresas constructoras e ingenierías” destaca su presidente.

Sus valores siguen siendo los mismos que en sus inicios. Para la compañía, conseguir establecer un lazo de confianza con su público es esencial para su desarrollo, ofreciendo una perspectiva

ideal y flexible que consiga acercarse al enfoque de sus clientes. Por ello utilizan las últimas tecnologías en los proyectos, diseños y materiales que aseguren durabilidad, efectividad y calidad.

### Nuevos Modelos de Negocio

La compañía lo tiene claro, el cliente es el agente principal del proyecto. Ofrecer el mejor precio y flexibilidad a las exigencias del cliente, llegando con una propuesta de valor atractiva e innovadora.

Para conseguir esta meta han desarrollado una modalidad de relación con el cliente que denominan GLOBAL DETEA, donde proponen establecer un equipo conjunto de estudio de arquitectura o ingeniería que trabaje con el cuerpo técnico de la empresa promotora o industrial desde la fase inicial del proceso y con unos objetivos alineados. Es decir que, si se cumplen los objetivos inicialmente establecidos, todos ganan.

“En general muchos pueden pensar que este sistema es menos competitivo, pero estamos convencidos de que ahorra plazos y coste. Además de dar mucha más fiabilidad al proceso”, pone de relieve el presidente de Detea.

La transformación digital es la otra estrategia en la que la compañía se ha apoyado para llevar a cabo su crecimiento. Para ello en el área digital Detea ha creado un nuevo negocio digital denominado iLuxenio, una plataforma digital para clientes que quieran construir un chalet de lujo, donde el comprador puede elegir el estilo que más le gusta y seleccionar al arquitecto y a la constructora especializada capaz de materializar esa idea.

En iLuxenio se mueven por el axioma de que cada sueño es distinto al resto. Y así lo aplican al diseño de sus villas de lujo. Cada detalle es cuidado al milímetro en revestimientos, carpintería, climatización, domótica, seguridad, urbanización... elementos imprescindibles.



En la página anterior: 104 viviendas en Teatinos, Málaga.  
En esta página: Autovía de Málaga A-45: tramo Encina Reales- Benamejí.

bles en la construcción de una vivienda de alta calidad.

Todos estos detalles son muy importantes de definir a la hora de querer mostrar sus proyectos. Y también que sepan cómo trabajan y los resultados que ya han obtenido con todos sus clientes. Es por lo que en iLuxenio recurren al uso de tour 3D virtuales para mostrar mejor cada una de las viviendas subidas por los arquitectos.

iLuxenio, es una sociedad independiente participada al 100% por Detea, que en el futuro podría dar así entrada a nuevos inversores.

### Una mirada al futuro

La apuesta por el desarrollo y la innovación han sido claves para seguir creciendo y pensando en el futuro de la compañía. Por ello, por el continuo cambio que está experimentando el sector, Detea está continuamente inmersa en procesos que actualicen sus servicios y la cercanía con sus clientes, mejorando su experiencia y aumentando el número de oportunidades de darse a conocer. Mejorando, por ejemplo, los procesos mediante la automatización de sus servicios, facilitando el procedimiento a todos los agentes implicados.

Además, también fomentan el conocimiento interno de los procesos y elementos, compartiendo las últimas tendencias e información relevante para todo aquel que quiera informarse acerca de sus proyectos o de novedades en el sector, personalizando sus contenidos. Así mismo, en Detea quieren que se disponga de información en tiempo real para la toma de decisiones, de manera que se mejore el conocimiento tanto interno, como de sus clientes y se consiga mayor efectividad.

Por otro lado, en pleno auge de proyectos por la eficiencia ener-

gética y la sostenibilidad, la compañía conoce la importancia de la protección del entorno para el futuro. Por ello, está certificada según las ISO 9001, 14001 y 18001. Detea impulsa construcciones que protejan el medio ambiente y utilicen energías renovables. Quieren seguir apostando por la mayor innovación en el sector de la construcción, un objetivo que mantienen desde hace treinta años y que quiere continuar fomentando en cada uno de sus proyectos, construyendo soluciones para sus clientes y facilitando sus vidas. Ya son treinta años construyendo ilusiones.

Planta de procesamiento de nueces de 3.244 m<sup>2</sup> en Palma del Río, Córdoba.



## Difícil sin presupuestos ni unidad

**Manuel González Moles**

Vicepresidente de CEACOP



Este último año ha sido apasionante para los que se dedican al mundo periodístico. Al finalizar mayo, presenciábamos una moción de censura al Gobierno de España, con una legislatura apenas en su ecuador, que nos ha llevado a una amalgama de partidos en el poder, y a una improvisación desde el punto de vista ejecutivo, que sin lugar a duda se está reflejando en los principales indicadores/país.

Hoy tenemos un Gobierno que, pese a ser legítimo (soy firme defensor de que todo lo que esté pactado desde el punto de vista constitucional, guste más o menos, es válido), a todos los efectos está en funciones, y sus decisiones se encuentran condicionadas por los más que dudosos compañeros de viaje.

Es una lástima, porque España se encontraba en una senda de crecimiento y generación de empleo cada vez de mayor calidad y estabilidad (todos en nuestras empresas lo hemos vivido). Todo parece volver al punto inicial, con la diferencia importante de que, junto a la más que probable vuelta a la crisis económica, nos encontramos inmersos de lleno en una crisis de valores, identidad y, sobre todo, de unidad.

Como no podía ser de otra manera, uno de los sectores que más está notando esta resurrección de la crisis, versión 2.0., es la “construcción”.

La llegada del nuevo Gobierno ha supuesto una paralización inmediata de los planes del anterior Ejecutivo (entre otros, y en este caso, a mi juicio, afortunadamente, de los PICs) y ha provocado una avalancha de licitaciones, de las que lamentablemente desconocemos si contarán con el debido respaldo, anualidades, etc... Adicionalmente, le sumamos la entrada casi en paralelo de la nueva Ley de Contratos del Sector Público (9 de marzo de 2018) y tenemos la tormenta perfecta.

Ha finalizado el ejercicio 2018 y no hay visos de tener apro-

bados unos Presupuestos que nos definan la senda de crecimiento, y en el caso de firmarlos, será sin duda un documento partidista, con exacerbados matices nacionalistas, independentistas y populistas, lo que se va a traducir en una disminución de la inversión en aquellos capítulos que para los políticos siempre han sido de segunda división, pese a ser los de mayor capacidad de generación de empleo, como por ejemplo las infraestructuras.

Esta inestabilidad va a generar que cohabiten tres escenarios probables. Por un lado, las empresas que tienen la mayoría de su cartera de negocio fuera de España van a alargar la repatriación de sus ingenieros, y por supuesto, se va a seguir fomentando el drama familiar que, en la mayoría de los casos, existe. En segundo lugar, aquellas empresas que de forma estoica han sobrevivido a la devastadora crisis de la última década y que empezaban a levantar cabeza, esperanzados en anualidades de obras contratadas, pueden ver frustradas sus inversiones, lo que generaría un círculo peligroso para su estabilidad a futuro. Por último, y como consecuencia directa de todo lo anterior, las empresas nuevamente que se verán fortalecidas serán “las grandes”, puesto que, en este panorama, se favorecerá la inversión mediante pago diferido, y se premiará la capacidad de apalancamiento, cuyo alcance es complejo para el tamaño de empresas de nuestros asociados.

Es el momento de actuar. Nuestra salud empresarial no permite discursos de escapatate, por otro lado, incumplibles. No podemos permanecer más tiempo en stand-by, sin producir, viendo cómo nuestros mejores valores salen por Barajas con la ilusión de un futuro mejor y de un desarrollo de la profesión acorde al esfuerzo realizado durante la época de formación.

Señora ministra Ribera, señor ministro Ábalos, y muy especialmente, señores/as consejeros/as entrantes (sean del color que sea), apréndanse nuestro sector, hagan un esfuerzo y dediquen tiempo a eso. Hablen con las Asociaciones que los representamos, que gustosamente les podemos dar muchos “tips” para que, sin un gran esfuerzo adicional, la inversión destinada a infraestructuras dé su fruto. Ayuden a generar valor y riqueza en Andalucía y en España. Tengamos miras de Estado, de pueblo unido, y hagamos que las infraestructuras participen como hasta ahora en mejorar esa cohesión territorial.