

CEACOP informa

3º Cuatrimestre 2025



En primera persona.

Luis Pedro Marco de la Peña.
Presidente de ADIF y ADIF Alta Velocidad

Actualidad.

Más de 1.300 millones para transformar los puertos andaluces

La Opinión

Arturo Coloma
Secretario General CEACOP

Un nuevo horizonte de inversión que exige protagonismo empresarial andaluz

Andalucía afronta un momento decisivo. Los planes inversores anunciados por ADIF y Puertos del Estado —que suman varios miles de millones para modernizar la red ferroviaria y portuaria andaluza— representan una oportunidad histórica que la comunidad no puede permitirse dejar pasar. Estas actuaciones, financiadas en gran parte con fondos europeos, van a redefinir el mapa logístico de España. Pero su verdadero impacto dependerá de algo fundamental: que las empresas andaluzas sean protagonistas reales de esta transformación. Durante años, la mayor parte de los grandes contratos públicos terminaban adjudicados a grandes grupos nacionales, pese a que Andalucía cuenta con empresas solventes, innovadoras y con un conocimiento técnico sobradamente demostrado. El sector andaluz de la construcción y la ingeniería ha ejecutado obras complejas, ha impulsado soluciones de vanguardia y ha competido con éxito dentro y fuera de nuestras fronteras. Sin embargo, su presencia en los grandes proyectos sigue siendo, con demasiada frecuencia, inferior a su capacidad real.

Los más de 4.000 millones previstos por ADIF y Puertos del Estado para los próximos años no pueden convertirse en otra ola de oportunidades acaparada mayoritariamente por compañías foráneas. Al contrario, deben servir para fortalecer el tejido empresarial andaluz, consolidar empleo cualificado y generar un retorno económico que permanezca en la región. Porque estas inversiones no son solo infraestructuras: son palancas de desarrollo y competitividad para las próximas décadas.

Las licitaciones son públicas, sí, pero la concurrencia solo es realmente efectiva cuando existe participación activa y condiciones que facilitan el acceso del tejido empresarial local. Es imprescindible que las firmas andaluzas se organicen, colaboren, se anticipen a los procedimientos y defiendan su posición. Y es igualmente necesario que las administraciones reconozcan explícitamente el valor estratégico de contar con empresas del territorio, garanticen una competencia equilibrada y articulen mecanismos que eviten que la balanza se incline siempre hacia los mismos actores.

Los puertos de Algeciras, Huelva, Cádiz, Málaga o Sevilla; las renovaciones ferroviarias; las nuevas conexiones logísticas y energéticas... todo ello constituye un ecosistema de proyectos donde la ingeniería y la construcción andaluzas deben estar, no como invitadas, sino como protagonistas. Porque la capacidad existe, el know-how existe y la ambición también debe existir.

Este es el momento de que Andalucía reivindique su papel. No basta con ser territorio receptor de inversiones: es hora de ser quienes las ejecutan, quienes las lideran y quienes transforman el futuro de la región. La oportunidad está encima de la mesa y las empresas andaluzas están capacitadas en que se haga realidad.

TR CONSTRUYA SL. Restauración de la plaza de la Nueva Merced. Huelva



Luis Pedro Marco de la Peña
Presidente de ADIF y ADIF Alta Velocidad

Hay comprometidos más de 2.200 millones de euros para consolidar la red andaluza

Cuando se cumple poco más de un año de su llegada a la presidencia de Adif, charlamos con Luis Pedro Marco de la Peña para conocer en primera persona el estado de las infraestructuras ferroviarias en nuestra región, las inversiones y la ruta de guía trazada.

¿Qué balance hace de su primera etapa al frente de Adif y Adif Alta Velocidad?

El primer año al frente de Adif y Adif Alta Velocidad ha estado marcado por una profunda transformación interna y avances decisivos en proyectos estratégicos. Tras la emergencia provocada por la DANA en Valencia, la rápida recuperación de infraestructuras evidenció la solidez operativa y el compromiso del equipo humano. Aprovecho para felicitarles por su implicación y el compromiso que demostraron. Ellos son el corazón y el motor de los cambios que estamos acometiendo en tantos frentes.

Entre las primeras medidas, destaca la reorganización del equipo directivo para ganar agilidad y situar al viajero en el centro de la estrategia. Paralelamente, se impulsan grandes proyectos como los corredores europeos Mediterráneo y Atlántico, con hitos en Andalucía (Murcia-Almería, Sevilla-Huelva, Huelva-Zafra), la modernización de la red (electrificación, señalización, accesibilidad) y la renovación de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Sevilla.

Otro eje clave ha sido la preparación de la segunda fase de liberalización ferroviaria, que abrirá nuevas rutas hacia Galicia, Asturias, Cantabria, Cádiz y Huelva, consolidando la entrada de nuevos operadores. Estamos construyendo un futuro basado en sostenibilidad, innovación y servicio público para que el ferrocarril siga siendo motor de transformación en España.

¿Cuál es el estado actual de las inversiones ferroviarias en Andalucía y cómo ve el papel de la empresa andaluza en la realización de las infraestructuras de Adif? ¿De qué modo podría tener una mayor presencia?

Adif y Adif Alta Velocidad son hoy dos de los mayores inversores del país gracias, también, a los fondos MRR. En Andalucía, la inversión vive un momento clave, con actuaciones globales que refuerzan la vertebración territorial, la sostenibilidad y la competitividad logística. Estamos modernizando líneas convencionales, extendiendo la alta velocidad y adaptando la infraestructura para autopistas ferroviarias, con apartaderos de 750 metros.

Una parte importante de estas inversiones se financia con fondos europeos como NextGenerationEU, FEDER o CEF, lo que nos permite acelerar proyectos y alinearlos con los objetivos de la UE. En los últimos siete años hemos invertido más de 2.100 millones, logrando hitos como la Alta Velocidad a Granada, la estación de Antequera Ciudad, el cambiador de ancho de Granada y la renovación integral del Huelva-Zafra, así como avanzar en el resto de las actuaciones clave que nos permitirán culminar los corredores europeos en la región.

Para los próximos años, el esfuerzo será sostenido: hay comprometidos más de 2.200 millones para consolidar una red moderna y resiliente, avanzar en digitalización, seguridad, accesibilidad y reducción de emisiones, en línea con el Plan de Recuperación y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.

Y quiero subrayar algo: todas las licitaciones son públicas en la Plataforma de Contratación del Estado, el Portal de Licitaciones de Adif y el BOE. Las empresas pueden acceder así a la información y participar en nuestros procedimientos, lo que garantiza la concurrencia competitiva. Animamos a las empresas andaluzas a participar. Hay oportunidades y queremos que sean protagonistas en esta transformación.

“En los últimos siete años hemos invertido más de 2.100 millones, logrando hitos como la Alta Velocidad a Granada”

Andalucía tiene proyectos ferroviarios repartidos por todas las provincias, tanto de la línea convencional como de alta velocidad. ¿Puede contarnos el estado y avances de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería y de la conexión de mercancías Bobadilla- Algeciras?

La LAV Murcia-Almería cuenta con una inversión superior a 3.600 millones y todos sus tramos están finalizados o en ejecución, incluyendo la integración en Lorca (y su estación Lorca-Sutullena) y la Fase 2 de la integración en Almería. Ya se trabaja en el montaje de vía entre Murcia y Lorca, y la adjudicación del contrato en el resto. Se progresó en la electrificación del trazado Murcia-Lorca y acaba de licitar la del tramo Lorca-Almería y en la instalación de sistemas de última generación como son el GSM-R y ERTMS.

Respecto a la conexión Bobadilla-Algeciras, esencial para los corredores Mediterráneo y Atlántico, supone una inversión de 500 millones para renovar la línea, implantar el tercer carril, electrificar y ampliar apartaderos para trenes de 750 metros, preparando la futura Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza. Ya se ha renovado la vía



“Adif y Adif Alta Velocidad son hoy dos de los mayores inversores del país”

en tramos clave (Ronda-San Pablo, San Pablo-Almoraima y Almoraima-Algeciras) y remodelado la estación de San Roque Mercancías, que ahora cuenta con tres nuevas vías de apartado de 750 m. Los proyectos de electrificación están en marcha tras la aprobación del estudio informativo del tramo Bobadilla-Ronda.

De momento, Jaén se queda fuera del mapa de la alta velocidad, ¿tienen alguna planificación o previsión al respecto?

Aunque Jaén no cuenta hoy con una línea de alta velocidad, sí existe una hoja de ruta ambiciosa para transformar su conectividad ferroviaria y urbana, con actuaciones que mejorarán la calidad del servicio y la intermodalidad. Recientemente hemos contratado la redacción de los estudios y proyectos que permitirán llevar a cabo la integración del ferrocarril en Jaén. Así se podrán definir

las actuaciones que mejorarán la permeabilidad de la infraestructura ferroviaria. Además, se modernizará la estación ferroviaria conforme a una propuesta sostenible, que incluye la posibilidad de ubicar junto a ella la terminal de autobuses. Ya en el ámbito de planificación del Ministerio, se encuentra en licitación el Estudio Informativo del baipás de Montoro, que conectaría la LAV Madrid-Sevilla con el corredor convencional Córdoba-Jaén, en el entorno del triángulo Adamuz-Alcolea-Montoro.

En cuanto la conexión Almería-Granada, conocemos la dificultad orográfica entre ambas ciudades. Teniendo en cuenta esto, ¿qué conexión podemos esperar entre ambas capitales andaluzas?

Esa conexión es una prioridad estratégica dentro del Corredor Mediterráneo. La inversión es de 1.400 millones. Estamos trabajando para que sea moderna, interoperable y

competitiva, y para superar esa complejidad orográfica con soluciones técnicas avanzadas. Se ha finalizado el estudio funcional que define la configuración óptima del tramo y prevé unos tiempos de viaje muy competitivos. Además, se están redactando los proyectos de construcción de acondicionamiento del tramo y está en marcha el estudio informativo para variantes y cambio de ancho, impulsado por el Ministerio. En Granada está operativo desde diciembre de 2024 un cambiador de ancho que permite relaciones directas Madrid-Almería sin transbordos, mejorando la comodidad y reduciendo tiempos. Es uno de los beneficios para los viajeros. El mencionado estudio funcional permite aspirar a unos tiempos de viaje entre Almería y Granada próximos a las dos horas, mejorando sustancialmente los tiempos actuales y, lo que es más importante, ofreciendo una alternativa muy competitiva frente a la carretera.

Tampoco podemos olvidar el ferrocarril del litoral de Málaga. ¿Qué planteamientos tiene respecto a la infraestructura para esta importante y pujante zona metropolitana?

La Costa del Sol es uno de los ejes metropolitanos más dinámicos del país y necesita soluciones de movilidad sostenible. Por eso estamos impulsando un plan estratégico para reforzar la línea C1 (Málaga-Fuengirola), el corazón ferroviario de la zona. Entre las actuaciones inmediatas: adaptación de cinco apeaderos para trenes de 100 metros, remodelación de la estación de Benalmádena para andenes de 200 metros y duplicación de vía entre el aeropuerto y Campamento Benítez, lo que aumentará la capacidad un 20%.

En una fase posterior estudiaremos alternativas para incrementar la capacidad hasta un 60%, mediante más frecuencias o trenes de mayor tamaño. Esto significa beneficios visibles: más fiabilidad en una línea que mueve 37.000 viajeros diarios, conexión estratégica con el aeropuerto y la alta velocidad, y movilidad sostenible para una zona turística y residencial en expansión.

Además, el Ministerio trabaja en un estudio de viabilidad del Tren Litoral, que analizará soluciones de gran alcance, incluida la posible ampliación hacia Marbella y Estepona.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, ¿qué calendario de hitos maneja Adif para completar la red de ferrocarril andaluza?

La red ferroviaria andaluza está inmersa en un proceso continuo de transformación, modernización y mejora. Más que un calendario cerrado de finalización, concebimos ese desarrollo como un sistema vivo y en constante evolución, capaz de adaptarse a los avances tecnológicos y a los compromisos medioambientales, de accesibilidad y de seguridad que la sociedad demanda. Un ejemplo es la LAV Madrid-Sevilla, pionera en España y en Europa, que tras más de 30 años de servicio sigue siendo objeto de actuaciones de renovación y mejora para mantener sus estándares de calidad, seguridad y eficiencia. Este enfoque refleja nuestro compromiso con la excelencia operativa y la gestión responsable de las infraestructuras. Los hitos se definen por la puesta en servicio de nuevas capacidades, la finalización de tramos estratégicos, la interoperabilidad entre redes y la mejora continua de estaciones, sistemas de señalización, electrificación y accesibilidad. Andalucía cuenta con una planificación ambiciosa que permitirá seguir avanzando en la consolidación y mejora de una red ferroviaria moderna, resiliente y bien conectada.

Háblenos también de la situación de los corredores europeos, el Corredor Atlántico y Mediterráneo, de las inversiones en marcha y de las que el Gobierno ya ha anunciado este año.

Se avanza en muchos frentes. Entre las prioridades

“Entre las prioridades más inmediatas están los avances en la renovación de la LAV Madrid-Sevilla o en el baipás de Almodóvar del Río, que estarán finalizadas el año que viene”

más inmediatas están los avances en la renovación de la LAV Madrid-Sevilla o en el baipás de Almodóvar del Río, que estarán finalizadas el año que viene; el avance en la electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras; o la adjudicación y el reciente inicio de redacción de los proyectos de plataforma de la nueva LAV Sevilla-Huelva. Entre Murcia y Almería estamos culminando la ejecución de la plataforma y comenzando los trabajos de electrificación y montaje de vía. En Granada tenemos en licitación el anteproyecto para integrar el ferrocarril en la ciudad y el proyecto para ampliar su estación y en la Variante de Loja, entre Antequera y Granada, tenemos todos los tramos de plataforma en ejecución.

Por otra parte, en la línea convencional Sevilla-Córdoba-Jaén tenemos comprometida una importante inversión para desplegar señalización de última tecnología, mejoras en la infraestructura y su adecuación a los servicios de Autopista Ferroviaria. Y la línea Huelva-Zafra volvió a entrar en servicio en septiembre después de dos años, al tratarse de obras de renovación incompatibles con el tráfico ferroviario. Además, el Ministerio ha solicitado el estudio informativo para conectar el corredor Córdoba-Jaén con la LAV Madrid-Sevilla.

Más allá de la ingeniería, las infraestructuras generan empleo, desarrollo y cohesión territorial. ¿Qué estimaciones maneja Adif en términos de empleo creado directa e indirectamente por las obras ferroviarias en Andalucía?

No disponemos de cifras concretas. La inversión en infraestructuras ferroviarias tiene un gran efecto multiplicador en la economía. Estimula la creación de empleo directo al tiempo que genera oportunidades en la cadena de valor productivo e impulsa el crecimiento de nuevos sectores y trabajos. Genera un impacto indirecto en la economía y el desarrollo de las comunidades en las que estamos presentes.

Por último, el ferrocarril es clave para lograr los objetivos de reducción de emisiones que está potenciando la UE. ¿Qué papel está jugando España en este sentido y en concreto Adif?

La sostenibilidad es uno de los pilares de nuestro Plan Estratégico 2030. Desde 2018 aplicamos el Plan de Lucha contra el Cambio Climático, que impulsa medidas para reducir emisiones y mejorar la eficiencia energética. Apostamos por la electrificación de líneas, sustituyendo tracción diésel por eléctrica, la compra de energía con Garantía de Origen, y el autoconsumo mediante plantas fotovoltaicas. También trabajamos en resiliencia de infraestructuras y en sensibilización para reforzar la cultura ambiental.

El ferrocarril es el modo más eficiente: solo aporta el 0,4% de las emisiones GEI del transporte en España gracias a su alta electrificación. Nuestro objetivo es aumentar su cuota modal en viajeros y mercancías para cumplir el PNIEC 2021-2030 y los compromisos europeos. Y tenemos un reto claro: ser neutros en carbono en 2050.



Más de 1.300 millones para transformar los puertos andaluces

El sistema portuario andaluz afronta un periodo de crecimiento notable. El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha anunciado una inversión superior a 1.300 millones de euros para los siete puertos de interés general de Andalucía entre 2025 y 2029. Se trata de un compromiso estratégico que posiciona a la comunidad como uno de los motores clave del transporte marítimo nacional y de la transición energética en España.

Estas cifras se enmarcan en el nuevo plan inversor de Puertos del Estado, organismo dependiente del Ministerio encargado de coordinar los 46 puertos de interés general gestionados por 28 Autoridades Portuarias.

El Marco Horizonte 2030 sitúa a Andalucía como la segunda comunidad autónoma con mayor volumen de inversión prevista, solo por detrás de Cataluña, una posición que responde al peso específico del sistema portuario andaluz, cuyos siete puertos -Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Málaga, Motril y Sevilla- representan el 28% del movimiento total de mercancías en España, con más de 156 millones de toneladas registradas en 2024.

Del total destinado a inversiones, aproximadamente 620 millones serán para modernizar y ampliar infraestructuras

Del total de la cantidad prevista para inversiones, aproximadamente 620 millones se destinarán a la modernización y ampliación de infraestructuras portuarias. Un bloque de unos 250 millones se orientará a proyectos de sostenibilidad ambiental, reforzando el papel de los puertos andaluces en la transición energética. Otros 200 millones se dedicarán a mejorar accesos viarios y ferroviarios, esenciales para garantizar su competitividad logística.

Además, los proyectos ya en marcha (terminales,

muelles, electrificación, mejoras ferroviarias...) apuntan a la adaptación de las instalaciones a las exigencias de la demanda creciente, la globalización del comercio y los retos medioambientales del transporte marítimo.

Puerto de Algeciras

Algeciras es, con diferencia, el puerto que más inversión recibirá del Estado: unos 520 millones de euros hasta 2029. Según el Plan de Empresa 2026 de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), las inversiones en el recinto algecireño se elevarán a 583 millones hasta 2029, alcanzando los 1.000 millones si se suma la iniciativa privada.

Las actuaciones, según la Autoridad Portuaria, se centran en reforzar la conectividad viaria y ferroviaria -con 74 millones para la Última Milla y la ampliación de la terminal ferroviaria de Isla Verde Exterior-, la mejora de las zonas de inspección (17 millones) y proyectos puerto-ciudad (73 millones), entre ellos el desarrollo del Lago Marítimo y el edificio multifuncional que acogerá el Museo y el Centro de Interpretación del Puerto. También destacan los 80 millones previstos para electrificación OPS, 90 millones en infraestructuras interiores y más de 24 millones en digitalización e innovación.

Puerto de Huelva

Recibirá 254,9 millones de euros dentro del plan para 2025-2029. Entre las actuaciones más destacadas sobresalen el soterramiento de la avenida Hispanoamérica, que mejorará la integración urbana-portuaria y que es uno de los pilares esenciales del proyecto de remodelación del Muelle de Levante; y la consolidación de mejoras ya iniciadas, como la rampa ro-ro del muelle sur. También se prevén inversiones para mejorar los accesos viarios y ferroviarios, que reforzarán la multimodalidad de uno de los puertos con mayor cuota ferro-portuaria, así como importantes partidas para sostenibilidad: por su complejo energético-industrial, este puerto es de los mejor posicionados para las actuaciones de transición energética, especialmente la generación de nuevos combustibles, como el hidrógeno verde.

La inversión contribuirá a modernizar las instalaciones y mejorar la capacidad operativa de un recinto que se sitúa entre los siete primeros del sistema portuario estatal por tráfico de mercancías.

Puerto de Cádiz

En el caso de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz,

se le asignan 157,6 millones de euros hasta 2029. El proyecto clave es la segunda fase de la nueva terminal de contenedores, con sus accesos viarios y ferroviarios, lo que permitirá ampliar la capacidad portuaria y mejorar las conexiones logísticas. Entre otras obras se contempla la finalización del túnel que desemboca en dicha nueva terminal, además del montaje de todas las vías que llevarán el tren hasta el cantil del muelle. También habrá inversiones destinadas a la implantación del sistema OPS de electrificación de los muelles, así como para la integración puerto-ciudad.

Esta modernización tiene como objetivo adaptar el puerto a la creciente demanda de tráfico marítimo y reforzar su papel en la logística de mercancías.

Puerto de Málaga

Málaga tiene previsto recibir 133,7 millones de euros hasta 2029, según el Plan Inversor estatal. En la planificación de la Autoridad Portuaria destacan actuaciones en el Dique de Levante, orientadas a mejorar la operatividad de cruceros y reforzar la estructura, con algo más de 11 millones de euros. El desarrollo del Plan Especial, que incluye nuevas dependencias como las de Guardia Civil y Aduanas (unos 13 millones). El proyecto más relevante es la construcción del nuevo muelle 8 y el cerramiento de la dársena, con una inversión cercana a 59 millones.

A ello se suman mejoras de accesibilidad viaria, con proyectos dirigidos a mejorar la movilidad y los accesos (nuevo Puente de San Andrés, vial de acceso a la Marina de San Andrés y adecuación de puentes viarios a la normativa), iniciativas de seguridad y protección, de sostenibilidad y energía -incluyendo actuaciones OPS y de energía fotovoltaica, que en conjunto superarán los 33 millones-, de digitalización e innovación, vinculadas al Sistema de Gestión Portuaria, pequeñas actuaciones puerto-ciudad y otras genéricas, como la ejecución de un nuevo Puesto de Inspección Fronteriza, componiendo un conjunto inversor amplio y diversificado.

Puerto de Sevilla

La Autoridad Portuaria de Sevilla, por su parte, invertirá cerca de 103 millones de euros hasta 2029 para reforzar su competitividad, impulsar la transformación tecnológica y avanzar en sostenibilidad. De un lado, se centrará en la integración puerto-ciudad, con proyectos incluidos en el Master Plan del Distrito Urbano Portuario, como la instalación de placas solares en los tinglados, la adecuación del muelle de Tablada para el atraque de cruceros y el desarrollo del Parque del Puerto y el Teatro de Puente.

El programa de inversiones también prevé la modernización de infraestructuras clave, entre ellas un nuevo Centro de Inspecciones Unificado que agilizará los controles sanitarios y de calidad, o la urbanización de nuevos espacios para el desarrollo empresarial en el Puerto, como la dársena del Cuarto. Además, se mejorará la accesibilidad marítima mediante la

optimización de la Eurovía del Guadalquivir y la ferroviaria con la ampliación de la playa de vías en Palmas Altas y la llegada del tren a las terminales del sur. En sostenibilidad y digitalización, destaca el impulso a la eficiencia energética y el desarrollo de un gemelo digital de la canal.

Andalucía es la segunda comunidad con mayor volumen de inversión prevista, solo por detrás de Cataluña

Puerto de Almería

A Almería se le asignan 96,9 millones de euros en el plan estatal, si bien la Autoridad Portuaria, que gestiona los puertos de Almería y Carboneras, eleva su inversión total prevista en su Plan de Empresa hasta más de 270 millones de euros hasta 2029.

Entre las actuaciones más destacadas figura la primera fase de la ampliación del muelle de Pechina, con 25 millones para ganar 260 metros de atraque y 5 hectáreas de superficie. La APA también ha abierto la nueva entrada directa desde la N-340 (2,8 millones), primer paso para su futura conexión con la A-7. En relación con la integración puerto-ciudad, la primera fase -con casi 7,4 millones- culminará en 2026, con una segunda fase de 20 millones prevista para licitar ese mismo año.

En Carboneras se ejecuta la reposición del vial de acceso (2,4 millones) y la Autoridad Portuaria ha recuperado espacios e infraestructuras clave para nuevas inversiones futuras.

Puerto de Motril

El Puerto de Motril es el que menor asignación recibe: 38,5 millones de euros hasta 2029. Aunque su dotación es modesta en comparación con los grandes puertos andaluces, la inversión responde al deseo de mantener un desarrollo equilibrado de la red portuaria estatal en toda la región. Esto implica mejoras en sus instalaciones portuarias y capacidad operativa, contribuyendo a su mantenimiento y crecimiento futuro.

Por otra parte, Marina Motril presentó recientemente un proyecto de 35 millones de euros que transformará el Puerto en un espacio de referencia en los ámbitos náutico y turístico.

CEACOP reclama más inversión estable y mejor ejecución en el Presupuesto andaluz de 2026

El secretario general de CEACOP, Arturo Coloma Pérez, compareció ante la Comisión de Economía, Hacienda y Fondos Europeos para analizar el Proyecto de Ley del Presupuesto de Andalucía para 2026.

Coloma valoró el incremento global de la inversión pública, que alcanza los 6.413 millones de euros, un 10% más que en las cuentas de 2025. Destacó especialmente los 550 millones para vivienda, los 240 millones para conservación de carreteras —una partida largamente reivindicada—, los 632 millones para infraestructuras de transporte y los 665 millones destinados a actuaciones hídricas. El reverso de la moneda lo aporta el desplome en inversión educativa: 245 millones, frente a los 400 del ejercicio anterior.

Fondos para infraestructuras

El secretario general de CEACOP insistió en la necesidad de reforzar la inversión en infraestructuras, no solo para nuevas construcciones sino también para el mantenimiento del patrimonio ya construido. "El mantenimiento requiere un esfuerzo inversor sostenido que se actualice al menos con la inflación", advirtió.

CEACOP volvió a subrayar una cuestión clave: la inversión en infraestructuras no es un gasto, sino un motor económico capaz de generar ingresos -ya que gran parte de lo invertido retorna a la administración vía tasas e impuestos- y de crear empleos directos e indirectos. Y recordó que las infraestructuras resultantes quedan al servicio de la ciudadanía y de la actividad económica que depende de ellas.

Coloma también reclamó ejecución presupuestaria al 100% y transparencia total sobre el grado de cumplimiento: "El presupuesto no se puede quedar solo en buenas intenciones".

La patronal pidió de nuevo incrementar la inversión con fondos propios. La dependencia de financiación europea, advirtió, obliga a encajar proyectos en programas que no siempre responden a las necesidades reales del territorio. Este año, de los 6.413 millones de inversión, la parte autofinanciada supone el 25%, 1.689 millones, lo que representa un avance de 605 millones respecto a las cuentas de 2025, no obstante, el 75% del presupuesto sigue dependiendo de recursos externos.

En cuanto al reparto presupuestario, estas cuentas reflejan un refuerzo en la inversión viaria, destinando para asfaltado 240 millones de euros, 140 millones más que el año pasado, acercándose a la partida que CEACOP considera imprescindible para mantener la red autonómica en condiciones óptimas.

En materia de vivienda, los fondos ascienden a 550 millones, 187 más que en 2025, destinándose la mitad a rehabilitación energética y de seguridad. CEACOP reivindica que la Junta incluya una línea para la construcción directa de vivienda pública, lo que permitiría generar un flujo estable en proyectos. "Las empresas, ante un plan definido de actuación pública, podríamos facilitar la construcción de un número muy considerable de viviendas", subrayó Coloma.

Revisión de Precios

El secretario general abordó además la urgencia de restablecer sistemas de revisión de precios que permitan reequilibrar automáticamente los contratos ante las tensiones inflacionarias. Como ejemplo, señaló la situación del Acuerdo Marco para obras en centros educativos, donde la Consejería de Desarrollo Educativo adeuda

Pese a que se incrementa la partida autofinanciada, el 75% de la inversión sigue dependiendo de recursos externos



20 millones a las empresas ejecutoras por revisiones pendientes.

CEACOP volvió a exigir la creación de un organismo de clasificación de empresas dependiente de la Junta de Andalucía, similar al existente en otras comunidades. "Llevamos desde 2023 reclamando este órgano y no

vemos avances. Hace falta voluntad política y dotación presupuestaria para su puesta en marcha", remarcó. Para cerrar su intervención, Coloma expresó la inquietud del sector por el creciente uso de medios propios como Tragsa, Tragsatec e Ineco, cuya adjudicación —según el último informe anual elaborado por CEACOP— se ha disparado. La patronal alerta de que esta tendencia reduce la licitación pública, distorsiona el mercado y erosiona la libre competencia. Reclaman que estos encargos se limiten a casos excepcionales y plenamente justificados.

Haría falta destinar unos 240 millones de euros anualmente para mantener las vías en condiciones óptimas



Reuniones



Confederación Hidrográfica del Guadalquivir



El secretario general de CEACOP mantuvo un primer encuentro con la nueva presidenta de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Gloria Martín Valcárcel, con el objetivo de trasladarle las principales problemáticas que afectan actualmente al sector de la construcción. Se analizaron diversos asuntos relacionados con los pliegos de contratación, así como las dudas que plantean algunos requerimientos técnicos incluidos en ellos.

El encuentro reflejó la voluntad de diálogo y colaboración entre la Administración y el tejido empresarial andaluz, representado en esta asociación, para avanzar hacia una gestión más eficiente de las inversiones públicas.



Presidente de la Diputación de Jaén



El presidente de la Diputación de Jaén, Francisco Reyes Martínez recibió a representantes de CEACOP para analizar los datos de inversión de las distintas administraciones públicas, con especial foco en la institución provincial jiennense. Reyes destacó el alto valor del Informe Anual de Adjudicaciones elaborado por CEACOP y agradeció la transparencia con la que la organización comparte información sobre las actuaciones que se ejecutan en Andalucía por parte de todas las administraciones. Por su parte, el secretario general de CEACOP, Arturo Coloma, reconoció el esfuerzo inversor realizado por la Diputación de Jaén.

Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública



La directiva de CEACOP se reunió con el consejero de Justicia, Administración Local y Función Pública, José Antonio Nieto, y la viceconsejera del ramo, Ana Corredora, para conocer el estado y evolución del plan de infraestructuras judiciales, que acumula algunos retrasos respecto al calendario inicialmente previsto. Durante el encuentro, se repasaron las previsiones de licitación para el presente ejercicio y se abordaron posibles mejoras en los pliegos de contratación, con el objetivo de garantizar la buena marcha de los contratos y la culminación de las obras en tiempo y forma. Desde CEACOP se insistió en la necesidad de establecer criterios que eviten adjudicaciones en baja temeraria, una práctica que compromete la calidad de las infraestructuras y la sostenibilidad del sector.

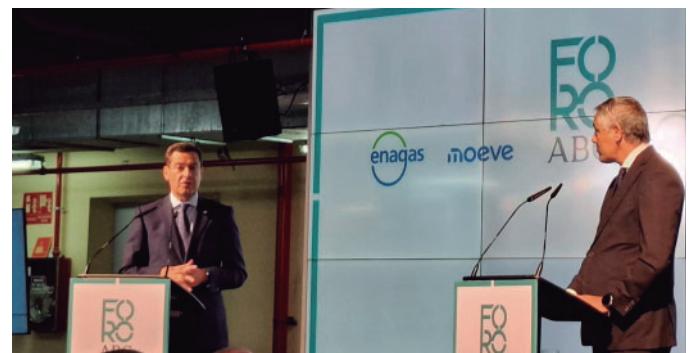
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda



La directiva de CEACOP mantuvo una reunión con el viceconsejero de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Mario Muñoz-Atanet, para revisar los principales asuntos que impactan en la actividad de las empresas: actualización de precios, creación de un órgano andaluz de clasificación y modificación de los criterios de aceptación de ofertas en bajas temerarias. Asimismo, se abordó el volumen de inversión por la consejería en 2025 y las partidas comprometidas en el presupuesto de 2026. Del mismo modo, se analizó el peso de la empresa andaluza en las adjudicaciones del organismo.

Actos

Foro ABC con el presidente de la Junta de Andalucía



El presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, fue el protagonista de una nueva edición del Foro ABC, un encuentro de diálogo, en el que el presidente autonómico expuso a los asistentes, entre los que se encontraba CEACOP, una radiografía clara de la situación actual de la región y desgranó los principales asuntos estratégicos que marcan la agenda presente.

Foro Europa Press. Consejero de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural



CEACOP asistió a los desayunos informativos organizados por Europa Press con la intervención del consejero de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía, Ramón Fernández-Pacheco. Durante la jornada, hizo balance de la gestión de la cartera de la que es titular y expuso los principales hitos y proyectos en cada materia de su competencia.

Premios Andalucía Inmobiliaria



Andalucía Inmobiliaria celebra su 26 Aniversario en un acto en el que también hizo entrega de los XII Premios Ai. A la cita acudieron los representantes de importantes empresas del sector inmobiliario y de la construcción, destacadas autoridades de nuestra comunidad autónoma y colaboradores de la publicación. Estos galardones tienen como objetivo reconocer a las personas, empresas, instituciones o proyectos que hayan destacado en el año en curso o durante toda su trayectoria, según la categoría de premio, por su apoyo y contribución a la dinamización de la actividad inmobiliaria-constructora.

Premios Andalucía Capital. Onda Cero



CEACOP ha asistido a la entrega de Premios Andalucía Capital, organizados por Onda Cero. En su octava edición, el certamen puso en valor a empresas, cooperativas y profesionales andaluces cuya dedicación y capacidad de ejecución están impulsando el crecimiento económico y el progreso sostenible de la comunidad.

Fuente Foto: Onda Cero



CEACOP apoya una Iniciativa Legislativa Popular para modificar la Ley de Aguas

CEACOP, junto al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y varias entidades provinciales y regionales, ha participado en la presentación de una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) para promover la modificación de la Ley de Aguas.

La propuesta plantea modificar el artículo 14 de esta norma, para incorporar tres ejes estratégicos: la protección de la vida y la integridad humana, una inversión suficiente y estable que garantice recursos para prevenir inundaciones y sequías, y la profesionalización técnica de la gestión hídrica. El objetivo es blindar la seguridad hídrica mediante una planificación sustentada en criterios técnicos —no en ciclos electorales— y asegurar la ejecución de infraestructuras clave ya identificadas y presupuestadas.

Durante el acto de presentación de la iniciativa se recordó que las inundaciones son el riesgo natural que más daños humanos y materiales provocan en España. "Las pérdidas previstas hasta 2033 ascienden a más de 800 millones de euros anuales", destacó el decano del Colegio de Caminos,

Canales y Puertos de Andalucía, Juan Manuel Medina. Para frenar esta tendencia, los ponentes insistieron en activar cuanto antes planes de mantenimiento, conservación y construcción de nuevas infraestructuras hídricas, así como adaptar las ya existentes ante los efectos del cambio climático. Asimismo, el Colegio abogó por la necesidad de alcanzar "un Pacto de Estado que garantice la ejecución de las inversiones previstas tanto en infraestructuras hidráulicas en la Comunidad Valenciana como en el Corredor Mediterráneo", y reclamó que "los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos asuman las máximas responsabilidades en el ámbito hidráulico, priorizando siempre los criterios técnicos sobre los políticos".

"No hacemos las cosas por criterios caprichosos, sino que nuestra prioridad son las personas", señaló el secretario general de CEACOP, Arturo Coloma, quien añadió que "la sociedad no entiende de datos, entiende de emociones; y por eso es clave trasladar con claridad la gravedad real de la situación".



PULSÍMETRO OBRA PÚBLICA



La patronal y los sindicatos de la construcción pactan un incremento salarial del 7% hasta 2026

El País. La patronal y los sindicatos más representativos de la construcción han alcanzado un acuerdo para subir los salarios de los trabajadores un 7,25% hasta 2026. El incremento en 2025 es de un 3,5% con efectos retroactivos desde el 1 de enero (al que se suma un 0,5% de aportación adicional al plan de pensiones del sector), mientras que el del próximo ejercicio será de un 3% (más un 0,25% para el plan de pensiones). El sector emplea a 1,6 millones de personas, según los últimos datos de la Encuesta de Población Activa. Esta subida podría ser incluso mayor si los precios cogen vuelo: han acordado una cláusula de garantía salarial, que operaría en el caso de que la suma del IPC general de diciembre de ambos años supere el 7,25%, hasta un límite del 9,25%.



Fuente Foto: El Independiente

El peso de los extranjeros en la construcción se duplica desde 2013 y ya son uno de cada cuatro trabajadores

El Independiente. En apenas una década, la proporción de extranjeros empleados en el sector de la construcción ha pasado de representar a una minoría a convertirse en una cuarta parte de toda la mano de obra. En concreto, en 2013 representaban el 13% de los ocupados totales del sector, mientras que en 2024 han pasado al 26%, según el Observatorio Inmobiliario de BBVA Research. Es decir, mientras que en 2013 los trabajadores inmigrantes que levantaban viviendas, rehabilitaban edificios o hacían obra civil eran uno de cada diez, actualmente son uno de cada cuatro.



El Gobierno sigue sin gastar el 72% de los fondos UE y solo le quedan 11 meses

The Objective. El Ministerio de Hacienda apenas ha transferido 45.193 millones de euros de fondos europeos Next Generation desde 2021 y hasta el 30 de septiembre de este año, según consta en los informes de ejecución presupuestaria publicados por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) y analizados por THE OBJECTIVE. Cuando quedan 11 meses hasta que expire el plazo para gastarlos, el Gobierno sigue sin entregar 117.807 millones, equivalentes al 72,3% del total adjudicado a España por la Unión Europea (UE). Un indicador que confirma lo que ya asume el Gobierno en privado: que no se gastarán todos los fondos europeos asignados. La actual lucha del Ejecutivo está en aprovechar al máximo posible las ayudas y créditos, aunque las perspectivas no son buenas.

La vieja y constante discusión sobre los pliegos

Arturo Coloma Pérez

Secretario General

La desconfianza y el desconocimiento no pueden ser los fundamentos que dicten las normas de contratación de obra pública.

Las reglas de licitación, adjudicación y ejecución contractual siguen siendo un asunto en tela de juicio de manera recurrente. Una y otra vez volvemos a poner malas soluciones para un viejo tema como es la relación entre la administración y las empresas constructoras. Un aspecto clave es el papel del funcionario en el control del proceso. Su capacitación y experiencia resultan determinantes. La obra y la ingeniería son procesos complejos que precisan de mecanismos de solución de las vicisitudes que van apareciendo durante la ejecución. También se precisa de una amplia experiencia en la ingeniería y en los aspectos relacionados con las obras. Debemos seguir recordando que, a pesar de todos los avances tecnológicos en cálculo y diseño tanto de métodos como de herramientas digitales, la realidad es que cada obra es un prototipo nuevo, único, con emplazamientos en el territorio diferentes en cuanto a suelos, orografía, clima, riesgos etc. Todo no puede ser previsto en el contrato, por lo que algunos problemas o necesidades no detectadas previamente surgen durante la ejecución de las obras y se precisan fórmulas para solucionarlos técnica y económica mente.

Precisamente por esta alta complejidad es importante la homologación de la capacitación de las empresas (clasificación), la intervención de los técnicos cualificados adecuados al tipo de obra y el buen conocimiento del proyecto en sí. Es importante poder valorar y analizar que el contratista es conocedor de la complejidad y realidad de la obra concreta. Y esto lo deben evaluar técnicos competentes, lo que viene a llamarse la valoración técnica de las ofertas y que hoy en día se denomina muy desafortunadamente como criterios de valoración subjetiva pareciendo que fuese un tema valorable sin un soporte de razonamiento técnico. Por otro lado, la administración conoce el precio de las cosas, y el precio por tanto ofertado por un lado no debería diferir en mucho del presupuestado y por otro lado la amplia competencia existente permite sospechar de las empresas que ofrecen un precio muy por debajo de la media de las empresas. El establecimiento pues de un criterio de temeridad es necesario y debería ser un criterio de eliminación de la oferta automática y sin posibilidad de justificación. Este punto es relevante. Si la oferta es temeraria, pues debería serlo sin más. El aceptar la justificación invita a explicaciones imaginativas

al respecto y somete al funcionario evaluador a la alta responsabilidad y quizás discrecionalidad de aceptar unas justificaciones y no otras. Y esto genera además inseguridad jurídica ante los posibles recursos sobre las ofertas finalmente admitidas y las no admitidas. Esto se traduce en procesos muy prolongados en las adjudicaciones si se producen recursos.

La eficiencia de la inversión está más en el buen diseño, en la concepción acertada y en el adecuado estudio de la obra. El precio después debe ser el adecuado y no el más ajustado imaginable ya que la experiencia nos demuestra que finalmente ofertas anormalmente bajas no se van a poder cumplir lo que se traduce en un sinfín de problemas que afectan o impiden que se ejecute lo proyectado finalmente.

Por tanto, para la elección de las empresas se requiere un equilibrio entre la valoración técnica del estudio y conocimiento del proyecto. La oferta económica debe ser lógica y estar dentro del estudio realizado por la administración.

La pretensión de evitar la valoración de los técnicos y sustituirla por criterios absolutamente objetivos y automáticos conduce tan solo a que finalmente no se adjudique el contrato a la oferta más adecuada para la administración, sino más bien a su fracaso e inejecución. La moderación de las ofertas económicas y el buen conocimiento del proyecto y de su realización han demostrado sobradamente que son el mejor mecanismo para realizar las inversiones del estado en calidad, precios y plazo. Y podemos asegurar que las muy contrastadas fórmulas de adjudicación que ponderan entorno al 50% la oferta técnica y un 50% la oferta económica está siendo un mecanismo muy acertado para adjudicar y realizar las infraestructuras hoy en día.

Si se quiere avanzar en la seguridad y confianza en el proceso adjudicador, siempre se podrán incrementar las medidas de transparencia, de independencia de los valoradores e incluso mecanismos de dobles valoraciones, pero el sistema debería de descansar en todo caso sobre la base de la confianza en la profesionalidad de los funcionarios y técnicos que intervienen.





Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción,
— Consultoría y Obra Pública

Juntos llegamos
más lejos
#CEACOP

Redacción:
CEACOP
Comunicación Integral B2B

www.ceacop.com
ceacop@ceacop.com
@ceacop

Avda. del Reino Unido, 1. 4º D.
Edificio Gyesa. 41012 Sevilla
T. (+34) 954 23 27 24 600 52 14 21