CEACOP informa

2º Cuatrimestre 2026



En primera Persona.
Mario Muñoz-Atanet Sánchez. Consejero de Fomento y Movilidad de la Junta de Andalucía

Actualidad.
30 años construyendo la Andalucía del siglo XXI: cómo las infraestructuras han transformado el mapa

La Opinión.
Julián Sastre González: Reflexiones sobre la Movilidad Sostenible en Andalucía

Andalucía, una transformación que debe continuar

La Andalucía de hoy poco tiene que ver con la de hace treinta años, cuando nació CEACOP. En este tiempo, las infraestructuras han contribuido decisivamente a transformar nuestra comunidad, acortando distancias, vertebrando el territorio y favoreciendo el crecimiento económico. Carreteras, ferrocarriles, metros, puertos y equipamientos públicos han mejorado la calidad de vida de los ciudadanos y abierto nuevas oportunidades para empresas y municipios.

El reportaje que publicamos en este número ofrece una mirada a esa evolución, provincia a provincia. Su recorrido permite apreciar la magnitud de lo conseguido, pero también las diferencias en el ritmo de desarrollo y las actuaciones que siguen pendientes. Porque el progreso no ha llegado por igual a todos los territorios y aún existen conexiones insuficientes que limitan nuestro potencial.

Por eso, el balance de estas tres décadas debe servir, sobre todo, para mirar hacia adelante. Andalucía necesita completar proyectos estratégicos, adaptar sus redes a nuevas demandas de movilidad y reforzar la conservación de las infraestructuras existentes. Tan importante como construir nuevas obras es garantizar que las ya ejecutadas sigan prestando un servicio seguro y eficiente.

En la entrevista que abre la revista, el consejero de Fomento y Movilidad, Mario Muñoz-Atanet, aborda algunos de estos desafíos. Su compromiso de destinar al menos 1.000 millones de euros durante la legislatura a la conservación de carreteras constituye una señal positiva. También lo es la voluntad de culminar las actuaciones en marcha y mantener el impulso de la inversión pública más allá de los fondos europeos.

Pero los compromisos deben traducirse en planificación, licitaciones regulares y capacidad de ejecución. Las empresas necesitan un horizonte de estabilidad para invertir, mantener sus equipos y responder con garantías a las necesidades de las administraciones. No basta con anunciar proyectos: es imprescindible dotarlos de presupuestos adecuados y facilitar su desarrollo en condiciones razonables.

En este sentido, valoramos que el consejero reconozca la necesidad de reformar el sistema de revisión de precios y evitar las bajas temerarias. Son cuestiones que CEACOP viene reclamando desde hace tiempo y que afectan directamente a la viabilidad de los contratos, a la calidad de las obras y a la fortaleza del tejido empresarial andaluz.

Las infraestructuras han sido esenciales para construir la Andalucía que conocemos. Ahora debemos asegurar que sigan siendo una palanca de cohesión, competitividad y bienestar. Para lograrlo, hacen falta inversión sostenida, colaboración entre administraciones y empresas, y una apuesta decidida por la capacidad de nuestro sector para seguir transformando Andalucía.

GR-43. Tramo Granada- Córdoba



Mario Muñoz-Atanet Sánchez

Consejero de Fomento y Movilidad

“Nuestro compromiso es destinar al menos 1.000 millones en esta legislatura a conservación y mantenimiento de las carreteras de la Junta”

La nueva etapa del Gobierno andaluz sitúa las infraestructuras del transporte y la movilidad entre las cuestiones clave de la legislatura. Al frente de la Consejería está Mario Muñoz-Atanet Sánchez, un perfil con amplia experiencia en este ámbito y ante el reto de impulsar los proyectos pendientes y definir las prioridades de inversión de la comunidad. Conversamos con él para analizar el estado de las infraestructuras andaluzas, conocer las inversiones previstas y profundizar en los principales proyectos y objetivos que marcarán la hoja de ruta de la Consejería durante este mandato.

En esta nueva etapa ocupa la titularidad de la Consejería de Fomento, la cual conoce perfectamente tras sus cinco años como viceconsejero. ¿Qué va a cambiar con su llegada como consejero?

Después de cinco años como viceconsejero y dos como director general de Movilidad, conozco bien la Consejería, a sus profesionales y los proyectos que tenemos en marcha. Eso me permite tener una visión clara de dónde estamos y de lo que queda por hacer.

Y tengo claro que no partimos de cero. Desde que Juanma Moreno llegó al Gobierno andaluz, la Consejería de Fomento ha experimentado una gran transformación. Ha pasado de años de parálisis a impulsar actuaciones que contribuyen a la actividad económica y a la creación de empleo.

Que Andalucía esté hoy a la cabeza en obra pública no es casualidad. Tenemos líneas de metro y tranvías en obras, nuevos tramos de autovía en ejecución y una renovación del transporte público que debe seguir dando respuesta a las necesidades de los ciudadanos.

Ahora debemos consolidar ese trabajo y afrontar los retos que tenemos por delante: seguir desarrollando las infraestructuras viarias y metropolitanas, planificar la movilidad de los próximos años y aprovechar el potencial de sectores estratégicos como la logística y los puertos.

¿Qué quiero aportar en esta nueva etapa? Mi prioridad es que los proyectos avancen y se traduzcan en soluciones concretas para los ciudadanos, desde la escucha, el diálogo y la coordinación con todas las administraciones.

¿Cuáles han sido las tres decisiones más importantes que ha adoptado en sus primeros cien días?

Estos primeros cien días han servido para dejar claras las prioridades de esta nueva etapa. Aunque hemos estado todo el verano a pie de obra, supervisando los trabajos, también hemos querido trasladar qué queremos hacer y hacia dónde queremos dirigir la Consejería durante la legislatura.

Si tuviera que resumirlo en tres prioridades, hablaría, en primer lugar, de reforzar la conservación de nuestras carreteras. Las infraestructuras no solo hay que construirlas; también hay que mantenerlas en condiciones adecuadas. El Plan Extraordinario de Asfaltado, que

iniciamos en verano, es una muestra de esa apuesta que, le aseguro, tendrá continuidad a lo largo de la legislatura.
En segundo lugar, llevar a la realidad los proyectos que están en marcha, con especial atención a la puesta en servicio de los nuevos tranvías y las ampliaciones de los metros. En estos meses hemos visto avances en las obras, pero también en las pruebas, como la circulación continuada de los trenes del Tranvía de Jaén durante 12 horas.
Y, en tercer lugar, abrir una nueva etapa en el transporte público. Quiero que Andalucía sea una referencia nacional y estamos sentando las bases con la renovación del sistema de concesiones de transporte. En estos primeros meses hemos renovado cerca de 200 rutas de autobús y antes de final de año queremos completar la renovación de las concesiones, que acumulaban años de caducidad.
Recibo una Consejería con una planificación sólida, grandes proyectos en marcha y retos importantes por delante. Mi compromiso es dar continuidad a lo que funciona, culminar lo que está en marcha e impulsar las actuaciones que Andalucía necesita.

“Tres prioridades: conservación de nuestras carreteras, llevar a la realidad los proyectos que están en marcha y abrir una nueva etapa en el transporte público”

¿Qué balance hace de la gestión de la anterior etapa y qué aspectos considera mejorables?
Tengo la suerte y la ventaja de que he visto una Consejería de Fomento que ha crecido de manera exponencial en los últimos años. De la primera etapa, con Marifrán Carazo, quiero destacar cómo sentó las bases, con la redacción de proyectos estratégicos como las ampliaciones de los metros de Sevilla y Granada o el diseño de un plan a diez años vista, el PITMA, que nos ha guiado en el camino para que hoy, cuando ha alcanzado su ecuador, se hayan actuado en infraestructuras valoradas en más de 3.600 millones de euros. Fue una legislatura de reactivación de proyectos y planificación.
Y de mi predecesora y compañera, Rocío Díaz, tengo que decir que jugó un papel decisivo no solo liderando la ejecución de cinco metros y tranvías de manera simultánea, sino reactivando los planes de transporte y asumiendo nuevos tramos de autovía o demandas históricas de seguridad vial. Un periodo de arranque de grandes obras y ahora estamos en un momento de ejecución de estas grandes infraestructuras y la planificación a futuro.

La inversión en infraestructuras en Andalucía se incremento significativamente en 2025, con 4.510 millones. No obstante, la Consejería de Fomento acusó un descenso en las adjudicaciones respecto al año anterior quedando en 296 millones. ¿Qué podemos esperar de cara a este ejercicio? ¿Cambiará esta tendencia teniendo en cuenta que en 2026 terminan los fondos europeos?
Lo importante para mantener el pulso de la obra pública es la licitación, que las administraciones tengan capacidad para generar nuevos contratos y agilidad para ponerlos en marcha. Y Andalucía ha sido líder en obra pública en 2025, por lo que no podemos hablar de una caída de la actividad, sino de una comunidad que mantiene un importante esfuerzo inversor.
En la Consejería de Fomento estamos en una etapa de gran impulso inversor. Sólo en los dos últimos años (2024 y 2025) hemos licitado contratos por casi 1.100 millones. Y este año hemos adjudicado la mayor parte de los contratos del Plan de Autovías y Vías de Alta Capacidad, dotado con más de 300 millones de euros; tenemos tres tramos del Metro de Sevilla en ejecución simultánea, junto a las obras del Metro de Granada y del tranvía de Alcalá de Guadaíra, con una inversión superior a los 180 millones, y hemos afrontado un Plan Extraordinario de Asfaltado por 151 millones.
Por tanto, nuestro compromiso es mantener ese ritmo, priorizar las actuaciones que necesita Andalucía y seguir planificando nuevas actuaciones. Los fondos europeos son importantes, pero nuestra política de infraestructuras no puede depender exclusivamente de ellos. Tenemos que seguir trabajando con planificación, rigor presupuestario y capacidad de ejecución para dar continuidad a las inversiones.

¿Qué proyectos dependientes de su consejería son, en su opinión, irrenunciables para Andalucía en esta legislatura? ¿Podría concretárnoslos por provincias? ¿Cuáles son las actuaciones que tiene su consejería como prioritarias?
En una consejería que tiene tanta inversión provincializada es muy difícil dar una prioridad. De hecho, la planificación de los últimos años ha pretendido que haya grandes proyectos en cada provincia. No creo que la solución sea decir que mi prioridad es terminar un metro o una carretera, cuando hay que buscar un concepto más global, que es buscar el bienestar de los andaluces.
Me preocupan los proyectos no por su tamaño ni por su repercusión mediática, sino porque cada andaluz merece tener unas infraestructuras que verdaderamente sean



útiles, que le acerquen a su casa, al trabajo o al colegio de sus hijos. Cada andaluz, viva en el pueblo más pequeño o en la gran capital, merece unas conexiones y un transporte público de calidad. Por eso, si me pide prioridades, le digo que mi prioridad son las necesidades de los andaluces.

“Me preocupan los proyectos no por su tamaño ni por su repercusión mediática, sino porque cada andaluz merece tener unas infraestructuras que verdaderamente sean útiles”



“Dentro de 10 años queremos una Andalucía mejor conectada, donde el transporte público sea una alternativa fiable, cómoda y accesible, tanto en las áreas metropolitanas como en los municipios rurales”

¿Podría detallarnos las inversiones, planes o iniciativas que prevén para las carreteras competencia de la Junta especialmente afectadas tras las borrascas de principios de año?

El tren de borrascas fue una situación insólita que puso a prueba a toda la sociedad andaluza. Y he de decir que el Gobierno de Juanma Moreno supo responder de manera ágil y en tiempo récord, consiguiendo de primeras que ningún municipio quedara aislado.

La magnitud de lo sucedido fue tal que adjudicamos contratos de emergencia con un importe 16 veces superior a la media de los últimos ocho años: 278 millones de euros. Y, al mes de septiembre, ya hemos ejecutado un 60%, con la idea de que a final de año estén la mayoría de las actuaciones terminadas. Eso ha sido gracias a un Gobierno que invierte, pero, sobre todo, al empuje de unas empresas constructoras que se están dejando la piel para reparar, con estas obras de emergencia, los tramos de cerca de 200 carreteras afectadas.

En cuanto a la conservación de las vías, ¿qué prioridades y actuaciones considera necesarias para mantener en condiciones las carreteras? ¿Qué porcentaje del presupuesto irá destinado a conservación frente a nuevas infraestructuras?

La Red de Carreteras de Andalucía (RCA) cuenta con más de 10.500 km de carreteras y somos conscientes de que no ha sido bien cuidada en el pasado. Los anteriores gobiernos, antes de 2019, habían tomado la decisión de reducir de manera drástica las inversiones en conservación e incluso llegaron a retirar los contratos de firmes.

Presupuesto a presupuesto, hemos recuperado la inversión en conservación y, de hecho, hemos renovado todos los contratos que, por cierto, nos habíamos encontrado caducados en 2019, y ahora cuentan con más inversión. Igualmente, hemos rescatado los contratos de renovación de firmes, primero con una partida de 24 millones de euros en 2025 y ahora con un Plan Extraordinario de Firmes dotado con 151 millones de euros, más que muchos presupuestos de la Consejería en el pasado.

Debemos conservar nuestro patrimonio viario, por donde se produce el 97% de los desplazamientos. Por esto, nuestro compromiso es destinar al menos 1.000 millones en esta legislatura solo a conservación y mantenimiento de la red de carreteras de la Junta de Andalucía. Mantener las carreteras en buen estado salva vidas, por tanto, es un asunto de suma importancia que merece toda la atención de este Gobierno.

En la nueva consejería destaca la palabra Movilidad. ¿Cuál es su modelo en este campo para Andalucía dentro de diez años? ¿Qué presupuesto considera necesario para transformar realmente la movilidad andaluza?

Es la primera vez que aparece la palabra Movilidad en el nombre de la Consejería. Y responde a un propósito claro: dentro de 10 años queremos una Andalucía mejor conectada, donde el transporte público sea una alternativa fiable, cómoda y accesible, tanto en las áreas metropolitanas como en los municipios rurales. Queremos que Andalucía sea un referente en transporte público a nivel nacional. Estamos avanzando en esa dirección. En 7 años hemos pasado de 70 a 150 millones de viajes con tarjeta metropolitana. Para conseguirlo, tenemos tres grandes prioridades.

La primera es planificar la movilidad a largo plazo, con la culminación de los planes de transporte de las áreas metropolitanas y la aprobación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible, con horizonte 2050. Queremos coordinar los servicios y los distintos modos de transporte, con una visión conjunta del territorio.

La segunda es consolidar un transporte público moderno y fiable. Estamos renovando el sistema de autobuses y avanzaremos en el nuevo mapa concesional, la mejora de los servicios interurbanos y la información en tiempo real.

El objetivo es que los ciudadanos puedan confiar en el transporte público para sus desplazamientos cotidianos.
Y la tercera es garantizar que la movilidad llegue a todos. La movilidad no puede ser un privilegio de las grandes ciudades. Por eso reforzaremos Andalucía Rural Conectada, que ya supera el centenar de rutas y atiende a 159 municipios. La digitalización también será clave para gestionar mejor los recursos y ofrecer un servicio más eficiente.
¿Y qué presupuesto necesitamos? Para avanzar en movilidad hay que seguir con la senda que llevamos desde 2019. Descontando el IPC, hemos multiplicado por más de 2 el presupuesto inicial, lo que nos está permitiendo reactivar las grandes infraestructuras de transportes, como los metros y tranvías o hasta siete plataformas BUS-VAO.
Pero, adicionalmente a las infraestructuras, la mejora de la movilidad debe optimizar la gestión del transporte. Le hablo de la renovación de las concesiones de transporte, el nuevo mapa concesional, el Centro de Control y Gestión del Transporte Público o la digitalización del transporte. Estas actuaciones suponen una carga administrativa importante pero no grandes inversiones económicas, y en eso también hay que estar.

“La Consejería de Fomento tenía un presupuesto de 600 millones en 2018 y hemos logrado que disponga de 1.575 millones”

Y en relación con el metro, ¿qué planes presenta para los próximos cuatro años?
La Junta de Andalucía, por primera vez, está acometiendo en simultáneo las ampliaciones de los metros de Sevilla, Málaga y Granada, cuyas actuales líneas han superado los objetivos de demanda de viajeros de los que se partía en los estudios iniciales, gracias a la mejora permanente del servicio. Si todo va bien, en esta legislatura habremos terminado las obras y contaremos con el doble de kilómetros de vías disponibles que en 2019. Todo un hito.
Pero no solo será una mejora en obras, sino también en puestas en servicio. El Tranvía de Jaén está en pruebas, con 12 horas de circulación continuada, y a punto de acabar con tantos años de espera, al igual que la prolongación Sur del Metro de Granada. También tenemos muy avanzada la ejecución de los sistemas e instalaciones ferroviarias del Tranvía de Alcalá de Guadaíra.
Hablamos de 1.975 millones de euros de inversión entre las ampliaciones en ejecución de los tres metros y las reactivaciones de los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra.
Pero seguimos mirando al futuro, con la planificación de futuras ampliaciones, a través del estudio informativo para la ampliación del Metro de Málaga, la redacción del Plan Director del Metro de Granada, o la finalización de la redacción del proyecto constructivo del tramo sur de la Línea 3, así como de la actualización del proyecto de la Línea 2 del Metro de Sevilla.



Si tuviera 1.000 millones de euros adicionales en su presupuesto, ¿en qué los invertiría?
Este Gobierno ha demostrado que, cuando tiene más dinero, sabe invertirlo. No es un problema de falta de iniciativa, sino de infrafinanciación. La prueba está en la ejecución de los fondos europeos Next Generation. Andalucía fue no solo la que más ejecutó, sino que llegó a solicitar más partidas porque tenía más proyectos para poner en marcha.
Me pregunta qué haría con 1.000 millones más. Pues lo que hemos hecho en 2025. Le recuerdo que la Consejería de Fomento tenía un presupuesto de 600 millones en 2018 y hemos logrado que este año disponga de 1.575 millones. Y, con ello, se han podido poner en obras nuevas autovías, nuevos metros e inversiones históricas para mejorar nuestras carreteras.

La revisión de precios de los contratos continúa siendo una de las principales preocupaciones del sector de la construcción. ¿Qué medidas tiene previsto impulsar la Consejería para dar una respuesta definitiva a esta problemática?
Estamos ante un problema estructural que necesita una solución estructural. La pandemia, la guerra de Ucrania y las tensiones internacionales más recientes han demostrado hasta qué punto la volatilidad de los mercados puede afectar al coste de los materiales y, por tanto, a la ejecución de las obras públicas.
No podemos depender de que se produzca una crisis extraordinaria para activar mecanismos de revisión de precios. Por eso defendemos una reforma profunda de la Ley de Contratos del Sector Público, que corresponde impulsar al Gobierno de España.
Nuestra propuesta es avanzar hacia un sistema de revisión más ágil, que tenga en cuenta la tipología de cada obra y permita ajustar los precios cuando se produzcan variaciones relevantes, tanto al alza como a la baja. No se trata de eliminar los riesgos propios de una contratación, sino de evitar que las empresas tengan que asumir circunstancias extraordinarias que escapan a su control y que pongan en riesgo la ejecución de los contratos.
Mientras esa reforma llega, desde la Junta de Andalucía seguiremos utilizando los mecanismos legales disponibles y adaptando nuestra actuación a la evolución de los costes. El objetivo es dar certidumbre al sector, mantener el ritmo de las obras y garantizar que la inversión pública se traduzca en infraestructuras y servicios para los ciudadanos.

“Defendemos una reforma profunda de la Ley de Contratos del Sector Público, que corresponde impulsar al Gobierno de España”

En los últimos meses se ha disparado el número de concursos desiertos, aunque no es el caso de su consejería. ¿Qué opinión tiene sobre ello?
Tenemos un sector de la construcción muy potente, sólido y con capacidad técnica y empresarial. Es un sector al que hay que cuidar, escuchar y dar certidumbre, porque es imprescindible para que las infraestructuras que necesita Andalucía se conviertan en realidad.
En la Consejería de Fomento apenas hemos tenido contratos desiertos y los casos que se han producido son aislados. La mayoría de nuestras licitaciones cuentan con una concurrencia elevada, lo que demuestra que las empresas encuentran oportunidades para trabajar con la Administración.
Esto también tiene que ver con cómo diseñamos los pliegos. Trabajamos para que sean realistas, favorezcan la concurrencia y eviten bajas temerarias que puedan comprometer después la ejecución de las obras.
Y nuestra actitud es clara: diálogo con el sector y voluntad de encontrar soluciones cuando surjan dificultades. Queremos que las empresas puedan concurrir con garantías y que los contratos se ejecuten en condiciones

adecuadas, porque eso es lo que permite mantener la inversión y cumplir con los ciudadanos.

Precisamente una de las cuestiones que hace daño a las empresas es la adjudicación de contratos en bajas temerarias. ¿Qué se puede hacer para acabar con esta práctica?
La clave está en los propios pliegos. En la Consejería de Fomento hemos ajustado las fórmulas de adjudicación para reducir las bajas temerarias y favorecer una competencia equilibrada.
Se trata de permitir que las empresas compitan en precio, pero sin poner en riesgo la viabilidad de las obras. Es una experiencia que puede ser útil para el conjunto de las administraciones públicas.

Y por otro lado están las adjudicaciones a empresas estatales, principalmente a Tragsa e Ineco, una práctica que merma el mercado privado y la libre concurrencia. ¿Qué le parece esta fórmula?
Tragsa e Ineco son herramientas útiles para la Administración, pero el problema aparece cuando se abusa de ellas y se desplaza al sector privado de forma injustificada.
En la Consejería de Fomento lo tenemos claro: apostamos por la libre concurrencia y sacamos los contratos al mercado. Solo recurrimos a estas empresas públicas en situaciones muy excepcionales, como contratos que han quedado desiertos o asistencias técnicas que difícilmente pueden prestarse por otras vías.
Tenemos que ser leales a un sector que genera empleo, inversión y capacidad técnica, y que siempre responde cuando la Administración lo necesita. Por eso, recurrir de forma generalizada a estas fórmulas no es el camino adecuado. Lo importante es garantizar que el sector privado pueda competir en condiciones justas.

¿Qué opina de las clasificaciones de empresas para poder acceder a contratos públicos? ¿No le parece que castiga a las pymes, las cuales representan la práctica totalidad del tejido empresarial andaluz?
La clasificación es un mecanismo previsto en la Ley de Contratos del Sector Público para acreditar la solvencia técnica y económica de las empresas y ofrecer garantías en la ejecución de las obras.
Ahora bien, también debemos facilitar la participación del mayor número posible de empresas. Por eso, desde la Junta aplicamos fórmulas como limitar a un lote por empresa adjudicataria en determinados contratos, favoreciendo que las pymes puedan acceder a más oportunidades y contribuyendo a mantener un tejido empresarial amplio y competitivo.

En otras consejerías se recurre en algunos casos a la colaboración público-privada para acelerar y desbloquear proyectos. ¿Utilizará esta fórmula en su consejería?
Ya la estamos utilizando. Todo el transporte regular por carretera se basa en la colaboración público-privada, al igual que la gestión del sistema portuario concesional y la reactivación de áreas logísticas como el Puerto Seco de Antequera.
Un ejemplo reciente es la ampliación del Puerto de la Bajadilla, en Marbella, un proyecto que llevaba 15 años paralizado y que hemos conseguido desbloquear a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.
Creemos en esta fórmula porque permite aprovechar la capacidad de inversión y gestión del sector privado para impulsar proyectos que generan empleo y actividad económica, sin perder de vista el interés general. Para que funcione, necesitamos un marco jurídico estable que dé seguridad a quienes deciden invertir.

¿Qué obra relevante le gustaría inaugurar antes de terminar la legislatura?
Me gustaría ver en servicio las autovías que hemos puesto en marcha y que llevaban 15 años paralizadas. Y, por supuesto, que los tranvías de Jaén y Alcalá de Guadaíra estén funcionando, al igual que la prolongación Sur del Metro de Granada, y que podamos culminar las obras de ampliación de los metros de Málaga y Sevilla. Son infraestructuras que van a cambiar la movilidad de muchos andaluces y cuya puesta en servicio sería una gran satisfacción.

¿Qué mensaje envía hoy a las constructoras y empresas del sector?
Mi mensaje es claro: las empresas del sector tienen en la Consejería de Fomento un aliado. Un lugar donde trabajar conjuntamente, plantear iniciativas y encontrar soluciones.
Creemos en la vía andaluza, que no es un eslogan, sino una forma de trabajar basada en el diálogo, la confianza y la colaboración. Sumando esfuerzos con el sector, podremos afrontar los retos que tiene Andalucía y hacer realidad los proyectos que necesita.

“Hemos ajustado las fórmulas de adjudicación para reducir las bajas temerarias y favorecer una competencia equilibrada”



Treinta años construyendo la Andalucía del siglo XXI: cómo las infraestructuras han transformado el mapa regional

La Andalucía de 1996 y la de 2026 se reconocen sobre el mapa, pero las distancias ya no son las mismas. En tres décadas, la comunidad ha extendido sus autovías y la alta velocidad, construido metros y estrenado el primer tren-tranvía español. Paralelamente, puertos y aeropuertos han ganado capacidad y las principales ciudades han experimentado una profunda expansión. La inversión pública en infraestructuras ha sido, probablemente, el mayor motor de transformación territorial de Andalucía desde la recuperación de la democracia.

El punto de partida había llegado poco antes. La Expo de Sevilla de 1992 dejó el primer AVE español, Santa Justa, nuevas carreteras y una transformación urbana sin precedentes. Pero a mediados de los noventa persistían importantes déficits de comunicación, especialmente en las conexiones transversales y en las provincias periféricas. Las siguientes décadas estuvieron marcadas por la extensión de los grandes corredores viarios, con actuaciones como la A-49 hacia Portugal, la A-44 entre Granada y Motril, la A-381 entre Jerez y Los Barrios, la culminación de la A-66 o la A-7 por el litoral mediterráneo o los túneles y viaductos de Despeñaperros.

El ferrocarril protagonizó un segundo salto. Después del AVE Madrid-Sevilla, la alta velocidad alcanzó Málaga en 2007 y Granada en 2019, mientras Almería afronta ahora su incorporación al Corredor Mediterráneo. Dentro de las ciudades, la gran novedad fueron los metros. La transformación también llegó por mar y aire. Algeciras reforzó su posición como gran nodo logístico internacional, Huelva amplió y diversificó su puerto, Sevilla estrenó una nueva esclusa y Málaga y otras capitales comenzaron a recuperar antiguos espacios portuarios para usos ciudadanos. Mientras, la ampliación del aeropuerto de Málaga acompañó el extraordinario crecimiento turístico de la Costa del Sol.

El balance, sin embargo, ha sido desigual. Frente a la acumulación de nuevas infraestructuras en Málaga o Granada, Jaén continúa esperando la culminación de la A-32, Almería ha arrastrado durante décadas su déficit ferroviario y Sevilla mantiene incompleta la SE-40. Andalucía llega así a 2026 mucho más conectada, urbana y metropolitana que treinta años atrás, aunque el mapa de las obras pendientes demuestra que su transformación territorial todavía no ha terminado. Pero el desafío para las próximas décadas no será únicamente seguir construyendo nuevas infraestructuras, sino preservar, actualizar y hacer más inteligentes las ya existentes.



Trambahía de la Bahía de Cádiz.

Almería: romper el aislamiento

Almería ha protagonizado durante los últimos treinta años una profunda transformación territorial marcada por la mejora de unas comunicaciones históricamente deficientes. Desde mediados de los 90, las nuevas infraestructuras acompañaron además el fuerte crecimiento demográfico y económico de una provincia impulsada por la agricultura, el turismo y las exportaciones. La carretera protagonizó el primer gran cambio, con la A-7 integrando el litoral almeriense en el gran eje mediterráneo hacia Murcia y Levante, mientras que la A-92 y la A-92N reforzaron las comunicaciones con el interior peninsular. Igualmente son relevantes obras como la desaladora del Campo de Dalías (El Ejido), una infraestructura clave que ha transformado el panorama hídrico y productivo de esta comarca.

También cambió profundamente la capital. La canalización y urbanización de la Rambla de Belén convirtió una antigua barrera física en uno de sus principales ejes urbanos, mientras la expansión residencial se extendió hacia otras zonas. A este crecimiento se sumaron nuevos equipamientos y centralidades, entre ellos la ampliación del complejo hospitalario de Torrecárdenas y el Parque Científico-Tecnológico de Almería (PITA), así como la integración Puerto-Ciudad.

En sanidad destaca el Hospital Materno Infantil de Torrecárdenas, inaugurado en 2020 tras una inversión cercana a los 40 millones de euros. Este nuevo edificio amplió las instalaciones pediátricas y obstétricas de referencia provinciales. Su puesta en marcha mejoró la atención a madres y niños.

Sin embargo, el ferrocarril ha constituido la gran asignatura pendiente de estas tres décadas, quedando fuera de la red de alta velocidad. La construcción de la línea Murcia-Almería y su incorporación al Corredor Mediterráneo pretenden corregir ahora ese déficit.

Cádiz: infraestructuras para coser una provincia fragmentada

Pocas provincias presentan una estructura territorial tan compleja como Cádiz, con espacios económicos y urbanos diferenciados, separados además por accidentes naturales y zonas protegidas. Durante los últimos treinta años, buena parte de la obra pública ha perseguido reducir esas distancias y mejorar las conexiones.

Uno de los primeros grandes cambios llegó con la A-381 Jerez-Los Barrios, una autovía que creó una conexión de gran capacidad entre Jerez y el Campo de Gibraltar, mejorando especialmente la accesibilidad hacia Algeciras y su puerto.

La transformación más visible llegó una década después con la inauguración en 2015 del Puente de la Constitución de 1812. El siguiente salto se produjo en el transporte

La A-7 integró el litoral almeriense en el gran eje mediterráneo y la A-92 reforzó las comunicaciones con el interior peninsular



AP-7: Enlace de la Concepción a la autovía Almería.

metropolitano con el Trambahía, que entró en servicio en 2022 y que llevó aparejada también la reurbanización de importantes ejes de San Fernando y Chiclana.
Al sur de la provincia, el Puerto de Algeciras protagonizó paralelamente una transformación de otra escala. La ampliación de terminales, el desarrollo de Isla Verde Exterior y las nuevas superficies logísticas reforzaron durante estas décadas su posición como uno de los principales nodos portuarios de Europa.
En la capital gaditana destaca asimismo la Nueva Terminal de Contenedores, cuya primera fase se concluyó en 2016. El proyecto incorpora un acceso ferroviario para enlazar las instalaciones con la red general para transportar mercancías y reducir el tráfico de camiones.
En el otro lado de la balanza, el gran reto pendiente sigue siendo mejorar las conexiones ferroviarias del Campo de Gibraltar para acompañar el crecimiento de uno de los principales puertos del Mediterráneo.

Córdoba: consolidar la posición estratégica

Córdoba llegó a mediados de los noventa con una ventaja que pocas ciudades españolas podían ofrecer: desde 1992 formaba parte de la primera línea de alta velocidad. Durante las tres décadas siguientes, esa posición ferroviaria se reforzó con la construcción de la línea Córdoba-Málaga, inaugurada completamente en 2007.
La transformación más visible dentro de la ciudad se produjo, sin embargo, por carretera. El crecimiento residencial hacia Poniente hizo necesarias nuevas vías capaces de comunicar los barrios en expansión con el norte, el sur industrial y las principales carreteras de acceso. La Ronda Oeste se convirtió en la infraestructura fundamental de este nuevo esquema, así como el Puente de Andalucía.
La apertura en 2011 del puente de Abbas Ibn Firnás, integrado en la variante oeste, mejoró el cruce del Guadalquivir y la conexión entre la A-4 y la carretera del aeropuerto. La obra contribuyó a desviar parte del tráfico de paso fuera del centro. Se convirtió en una pieza clave de la red viaria occidental.
Las infraestructuras acompañaron así la expansión de barrios como Arroyo del Moro, Huerta de Santa Isabel y las nuevas áreas de Poniente, que desplazaron progresivamente hacia el oeste parte del crecimiento residencial y comercial de Córdoba.
La consolidación del Campus de Rabanales de la Universidad de Córdoba estuvo acompañada por la creación en 2001 del Parque Científico-Tecnológico Rabanales 21 o la apertura del Centro de Creación Contemporánea de Andalucía (C3A) y posteriormente del Centro de Exposiciones, Ferias y Convenciones de Córdoba.



Tramo AVE Málaga-Granada.

Granada: la conexión de un territorio complejo

Granada ha vivido una profunda transformación de sus comunicaciones. Uno de los primeros grandes hitos fue la culminación en 2009 de la A-44 entre la capital y Motril, reduciendo considerablemente los tiempos de desplazamiento hacia la Costa Tropical y el puerto, y completó una conexión especialmente compleja por la orografía de la provincia.
El segundo gran avance llegó en el litoral, sobre todo en 2015 al quedar completados 47,3 kilómetros de la Autovía del Mediterráneo construidos en la provincia. La actuación terminó de conectar mediante vías de gran capacidad las costas de Málaga, Granada y Almería.
La transformación también se produjo dentro de la capital. El desarrollo del Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud generó una nueva centralidad al sur de Granada, articulada alrededor de la investigación, la Universidad y el nuevo Hospital Universitario Clínico San Cecilio. Paralelamente, el crecimiento de Armilla, Maracena y Albolote consolidó una realidad urbana que desbordaba ampliamente los límites municipales.

El AVE Antequera-Granada permitió las conexiones directas con Málaga, Córdoba, Sevilla y Madrid

El Metro dio respuesta a esa nueva escala metropolitana. Inaugurado en 2017 tras diez años de obras, más que una infraestructura exclusivamente urbana, creó un eje de transporte público entre algunos de los municipios más poblados.
Dos años después llegó otro de los hitos largamente esperados: la línea de alta velocidad Antequera-Granada, incorporándose la provincia a la red de alta velocidad y permitiendo conexiones directas con Málaga, Córdoba, Sevilla y Madrid.
En el ámbito cultural, la ampliación del Parque de las Ciencias, inaugurada en 2008, añadió nuevos pabellones y espacios expositivos a este equipamiento científico andaluz. La intervención reforzó también el papel de Granada educativa y congresual. Su ampliación sumó cerca de 48.000 metros cuadrados.
El reto ahora se centra no solo en nuevas infraestructuras, sino en la ampliación de muchas de las actuales y en la articulación de un área urbana cada vez más extensa.

Huelva: el impulso logístico

La transformación de Huelva ha estado marcada por dos procesos paralelos: la mejora de sus conexiones exteriores y el progresivo acercamiento de la capital a una ría de la que durante décadas permaneció separada por instalaciones industriales, ferroviarias y portuarias. Carreteras, nuevas infraestructuras logísticas y operaciones urbanas han comenzado a modificar esa relación.



Puerto de Huelva.

Uno de los principales cambios llegó con la A-49. La culminación de la autovía entre Sevilla, Huelva y la frontera portuguesa mejoró sustancialmente la accesibilidad provincial y convirtió a la capital en una pieza del corredor que enlaza Andalucía occidental con el Algarve. La infraestructura favoreció además las comunicaciones de los principales núcleos turísticos de la costa y reforzó la relación económica con Portugal.
El otro gran protagonista ha sido el puerto. Durante estas décadas ha avanzado desde su tradicional

La llegada de la A-49 conectó Sevilla, Huelva y la frontera portuguesa



Autovía A-45. Tramo Encina Real- Benamejí.

especialización industrial y energética hacia una actividad más diversificada, con especial protagonismo del Muelle Sur. Esta transformación ha ido acompañada de otra de carácter urbano. El Paseo de la Ría, inaugurado en 2016, recuperó para el uso ciudadano más de un kilómetro del frente del Odiel y se convirtió en una de las actuaciones más reconocibles de la nueva Huelva.

En materia hidráulica, una de las actuaciones más importantes fue la construcción de la presa del Andévalo, inaugurada en 2004. Con una capacidad de 600 hectómetros cúbicos, esta infraestructura reforzó las reservas de agua de la provincia y abrió nuevas posibilidades para el abastecimiento de la población y el desarrollo de los regadíos.

También el ferrocarril modificó su presencia urbana con la apertura en 2018 de la nueva estación, que sustituyó a las antiguas instalaciones de Huelva-Término. Sin embargo, la mejora de las conexiones ferroviarias con Sevilla y el resto de España continúa siendo una de las grandes reivindicaciones pendientes de la provincia.

Jaén: tres décadas entre nuevas conexiones y obras pendientes

Jaén ha experimentado desde mediados de los noventa una importante modernización de sus comunicaciones, aunque con un ritmo diferente al de otras provincias andaluzas. La consolidación de la A-44 mejoró sustancialmente su conexión con el centro peninsular y Andalucía oriental y convirtió este eje en una de las principales arterias de la provincia.

La Autovía del Olivar también ha supuesto mejoras en la comunicación, si bien es una obra salpicada de problemas. Igualmente complicada ha resultado la construcción de la A-32 entre Linares y Albacete, concebida como la gran salida de Jaén hacia Levante. La autovía ha avanzado por tramos durante décadas y continúa incompleta.

La capital también cambió hacia el norte. El Campus de Las Lagunillas contribuyó a crear una nueva centralidad educativa y de investigación alrededor de la que crecieron zonas residenciales, comerciales y nuevos equipamientos.

A escala provincial, el desarrollo del parque científico-tecnológico Geolit, en Mengíbar, buscó añadir un nuevo polo empresarial y de innovación a una economía estrechamente vinculada al olivar.

La línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, incorporó la Costa del Sol a la red española de AVE

Sobresale también el Museo Íbero, inaugurado en 2017 sobre los terrenos de la antigua prisión provincial. Con una inversión próxima a los 27 millones de euros y más de 11.000 metros cuadrados, reforzó la difusión del patrimonio arqueológico.

Pero ninguna actuación simboliza mejor las contradicciones de estas tres décadas que el Tranvía de Jaén. Construido por la Junta y entregado al Ayuntamiento en 2011, no llegó entonces a entrar en explotación comercial hasta que en agosto de 2025 empezó a circular.

Málaga: la gran transformación metropolitana de Andalucía

Si existe una ciudad cuya imagen ha cambiado radicalmente en estos treinta años esa es Málaga. El crecimiento turístico y demográfico de la Costa del Sol, la expansión de la capital y la progresiva consolidación de un potente sector tecnológico fueron acompañados por grandes inversiones destinadas a mejorar unas infraestructuras sometidas a una demanda creciente.

El ferrocarril protagonizó uno de los mayores saltos. La línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, culminada en 2007, incorporó definitivamente la Costa del Sol a la red española de AVE. Otro cambio decisivo se produjo en el puerto y en el aeropuerto, con iniciativas como el Dique de Levante, la integración puerto-ciudad o la inauguración de la Terminal 3 del aeródromo en 2010.

También cambió la movilidad por carretera. La apertura de la AP-46 (Autopista de las Pedrizas) y de la Hiperronda en 2011 fue clave para mejorar conexiones y descongestionar amplias zonas. Ese mismo año, Málaga culminó otra transformación simbólica: la apertura del Palmeral de las Sorpresas y Muelle.

El Metro añadió desde 2014 una nueva pieza a esta red con 13,6 kilómetros y 19 estaciones y paradas. En paralelo, Teatinos se consolidó como gran zona de expansión residencial, universitaria y sanitaria, mientras Málaga TechPark reforzó el nuevo perfil empresarial de la ciudad.

Entre los grandes equipamientos públicos destaca iguglamente la Ciudad de la Justicia, inaugurada en 2007 en Teatinos. Con cerca de 70.000 metros cuadrados construidos, permitió concentrar en un mismo complejo los juzgados y tribunales hasta entonces dispersos por distintos edificios de la capital. Su construcción supuso, además, un importante impulso para la consolidación urbana de esta zona de expansión.

Málaga llega así a 2026 convertida en una gran área metropolitana cuya transformación económica, turística y tecnológica difícilmente puede entenderse sin las infraestructuras construidas durante estas tres décadas.

Sevilla: de la herencia de la Expo a la ciudad metropolitana

Sevilla comenzó este periodo con buena parte de sus grandes infraestructuras recién estrenadas. La Expo 92 había dejado el AVE, Santa Justa, la SE-30 y una



Metro de Sevilla. Línea 3 Subtramo San Lázaro-Macarena.

profunda renovación de los accesos. El reto de las tres décadas siguientes fue distinto: adaptar aquellas redes a una aglomeración urbana en expansión y generar nuevas conexiones entre la capital, el Aljarafe, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

El mayor salto llegó con la Línea 1 del Metro, inaugurada en 2009. La movilidad también modificó el centro histórico con la puesta en servicio del Metrocentro y la peatonalización de algunos de los espacios más representativos de Sevilla.

Paralelamente, la Cartuja dejó atrás su carácter de recinto de la Exposición para consolidarse como parque científico y tecnológico, espacio universitario, empresarial, cultural y de ocio, al que se sumaron proyectos como Torre Sevilla.

Al mismo tiempo, el Puerto reforzó su capacidad con la nueva esclusa, puesta en servicio en 2010 y una infraestructura esencial para mejorar el acceso marítimo al único puerto interior de España. Asimismo, sobresalen proyectos como la conclusión del Embalse de Melonares.

Destaca también la ampliación del Palacio de Congresos y Exposiciones, Fibes, que vio la luz en 2012. El nuevo auditorio y las salas de reuniones permitieron acoger grandes congresos, y reforzaron la economía turística y de negocios.

La gran obra inconclusa es la SE-40. Concebida como segundo anillo metropolitano para descargar la saturada SE-30, solo una parte de su recorrido ha entrado en servicio mientras permanece pendiente el cierre del arco occidental y el cruce del Guadalquivir. Otro gran desafío es unir ferroviariamente la ciudad con el aeropuerto, una histórica reivindicación de Sevilla.

Reuniones

Consejero de Fomento y Movilidad



La directiva de CEACOP ha mantenido una reunión con el nuevo consejero de Fomento y Movilidad, Mario Muñoz-Atanet, y su equipo, para abordar entre otros asuntos el grado de ejecución del Plan de Asfaltado que ha permitido incrementar la inversión de 9 a 140 millones de euros, así como conocer la planificación de actuaciones previstas para esta legislatura. En el transcurso de la reunión también se trasladó la preocupación por la finalización de los fondos Next Generation y la necesidad de mantener un nivel estable y suficiente de inversión pública. Desde la asociación también se insistió en la importancia de la revisión del precio de los contratos, especialmente en las obras de asfalto debido al alza del precio de betún.

Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Secretaría General de Agricultura, Ganadería y Fondos Agrarios



El secretario general de CEACOP, Arturo Coloma, y el secretario general de Agricultura, Ganadería y Fondos Agrarios, Manuel Gómez Galera, han mantenido un encuentro para abordar las principales cuestiones que afectan actualmente a las empresas. Entre otros asuntos, durante la reunión se ha puesto sobre la mesa la situación de los expedientes vinculados a las obras de emergencia, los nuevos planes de inversión en obras de caminos rurales y la previsión de licitaciones.

Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Secretaria General del Agua



La directiva de CEACOP se ha reunido con el nuevo equipo de la secretaría general del Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural con el objetivo de dar continuidad a los temas que afectan a las empresas y reforzar las vías de colaboración entre la Administración y el sector.

Entre otros temas, se ha analizado conjuntamente el estado de los procedimientos desistidos porque no se habían publicado en el DOUE. Desde CEACOP se ha pedido que se actualicen los precios de todos los proyectos afectados y que se cambie el pliego de licitación. En esta línea, desde la asociación se ha propuesto mayor equilibrio entre la valoración técnica y la económica, poniendo el acento en la moderación de las temeridades

En cuanto a la revisión de los contratos, se ha trasladado a la Consejería la necesidad de una actualización de precios anual, así como la reducción de los plazos que distan entre la fijación de los precios en los proyectos, las fechas de licitación, adjudicación y finalmente de ejecución.

La patronal también ha solicitado celeridad en la tramitación de los expedientes de cobro, abonando certificaciones conforme se realicen las obras de emergencias, para que las empresas no tengan que esperar a su terminación definitiva para su abono.

Consejería de Educación.



El secretario general de CEACOP, Arturo Coloma, ha mantenido un nuevo encuentro con el viceconsejero de Educación, Pablo Quesada, y el director general de APAE, Manuel Cortés, para avanzar en la búsqueda de una solución a las discrepancias sobre las revisiones excepcionales de precios de los contratos de obras.

CEACOP insiste en la necesidad de que APAE rectifique su criterio de actuación y ponga fin a una situación que está llevando a numerosas empresas a recurrir a los tribunales para defender sus derechos. Más de 100 resoluciones judiciales han dado la razón a las empresas, en una línea coincidente con las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA), que rechazan que APAE se aparte de sus propias instrucciones para denegar las revisiones de precios solicitadas.



PULSÍMETRO OBRA PÚBLICA



Obra Depósito. Cádiz

Los materiales de construcción se encarecen y comprometen los contratos

El Conciso. Los costes vuelven a convertirse en un problema para las empresas constructoras. Los materiales bituminosos se han encarecido un 38% entre enero y julio de 2026, mientras que la energía acumula una subida del 37% en apenas siete meses, según los datos adelantados por el Instituto Valenciano de la Edificación recogidos por Anci. El aluminio y el acero corrugado presentan incrementos del 19% en los siete primeros meses del año, mientras que los materiales cerámicos cuestan un 11% más. Las empresas atribuyen esta evolución tanto al incremento de los costes de producción como al transporte.



Autovía Sevilla

Puente suspende el plan de 1.000 millones para carreteras por la rebelión empresarial

El Economista. El Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana se ha visto obligado a suspender el plan de más de 1.000 millones de euros que anunció a comienzos de julio para la conservación de carreteras de la red del Estado. La decisión deviene del recurso interpuesto por Acex ante el TACRC contra los pliegos de contratación por convertir las licitaciones en subastas. Este órgano, adscrito al Ministerio de Hacienda, ha concedido la medida cautelar para suspender el procedimiento de contratación de los seis lotes en que el departamento que dirige Óscar Puente ha agrupado 29 contratos de conservación por 1.006 millones de euros. Entre ellos se incluyen los de las autovías de primera generación y el de la autopista de peaje AP-68, cuyas concesiones vencen a finales de este año. Para garantizar su conservación, el Ministerio tendrá que recurrir a emergencias.



EDAR Almería

Un «error humano» retrasa cerca de 90 obras hidráulicas y servicios de la Junta de Andalucía

ABC. Un «error humano» obliga a la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural a anular y licitar de nuevo cerca de 90 obras hidráulicas y servicios de ingeniería valorados en más de 280 millones de euros que se encontraban en diferentes fases de contratación. Las alarmas saltaron tras comprobarse que, entre febrero de 2024 y marzo de 2026, no se publicaron los correspondientes anuncios en el DOUE un requisito indispensable para todas las licitaciones de obras públicas de envergadura comunitaria. El origen de este «contratiempo administrativo» obedece a un cambio en el programa informático. Durante el proceso de transición de la plataforma informática, se dio erróneamente por hecho que los anuncios de proyectos estaban publicados en el boletín de la UE, cuando en realidad nunca llegaron a difundirse en el órgano comunitario, precisaron a ABC desde Agricultura.

Reflexiones sobre la Movilidad Sostenible en Andalucía

Julián Sastre González.

Presidente del Instituto de la Movilidad y director de la Consultora Alomon

Estamos en un contexto europeo, pero también mundial, en el que la movilidad sostenible va a ser clave, con fuertes compromisos en el marco de la Agenda 2030. Es una cuestión de salud y supervivencia, aunque también de economía, porque las personas van a querer invertir y vivir en ciudades que ofrezcan calidad de vida.

La movilidad debe abordarse como un binomio inseparable del urbanismo. Tenemos que definir nuestro modelo de ciudad y territorio y abordar, entre otras cuestiones, la forma de desplazarse. Los proyectos de movilidad son una oportunidad para hacer ciudad y los desarrollos urbanos deben plantearse desde una perspectiva de movilidad sostenible.

Desde esta perspectiva, planteo algunas reflexiones sobre Andalucía:

-Andalucía tiene un tamaño país, como un Portugal en horizontal, por lo que necesitamos un ferrocarril transversal en condiciones que vertebre todo el territorio (y no necesariamente de alta velocidad, aunque sí fiable).

-Sevilla y Málaga son áreas metropolitanas del tamaño de Bilbao y Valencia, pero no existe una red de metro. Sevilla cuenta con una línea, 21 estaciones y 18 km de longitud; Málaga, con dos líneas, 19 estaciones y 13,6 km. Valencia dispone de seis líneas de metro y 161 km, mientras que Bilbao tiene tres líneas y cerca de 50 km. No podemos esperar hasta 2040 para disponer de la siguiente línea de metro. Mientras tanto, necesitamos soluciones rápidas, eficientes y de alta capacidad, como el Tranvibús o BRT (autobús de tránsito rápido), con plataforma reservada en cualquiera de sus variantes. En definitiva, el transporte público debe ser el «pata negra» de la movilidad motorizada. La batalla para captar demanda se gana con calidad y velocidad, por encima del precio.

-Un kilómetro de metro cuesta entre 50 y 100 millones de euros, lo que significa que una línea de 15 km puede suponer una inversión de 1.500 millones. ¿Y si, al desarrollar proyectos de metro, destináramos otros 100 millones, el equivalente a un kilómetro adicional, a mejorar la caminabilidad y la movilidad activa? Se trataría de favorecer la conexión entre la movilidad personal y el transporte público, de manera que este último ofreciera un servicio puerta a puerta y pudiera competir mejor con el coche.

-El taxi no es capaz de ofrecer por sí solo un servicio completo y de calidad. Debemos pensar en las necesidades de los ciudadanos y buscar un equilibrio Taxi-VTC-Ciudadanos. El VTC ya funciona en Sevilla y Málaga, pero también sería necesario, por ejemplo, en la Bahía de Cádiz o mejorar el servicio de Taxi con más licencias.

-La electromovilidad no se limita a los coches eléctricos; son calles iluminadas, bici eléctrica, bus eléctrico y el reparto de mercancías de última milla mediante vehículos eléctricos. Sí, es preferible disponer de coches eléctricos que de combustión, pero eso no basta. Todavía faltan muchas Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) por implantar, pese a ser obligatorias en municipios de más de 50.000 habitantes, y las que se desarrollen deben ser más valientes. Las ZBE no deben limitarse al coche eléctrico, sino formar parte de verdaderos planes de movilidad, que ofrezcan alternativas antes de establecer restricciones. Soy más partidario de la zanahoria (alternativas sostenibles) con anterioridad o al mismo tiempo que el palo (restricciones al automóvil). Además, necesitamos soluciones equitativas, no solo eficientes. Los coches eléctricos, los peajes urbanos o el incremento de las tarifas de estacionamiento pueden ser medidas necesarias, pero no son equitativas: los ricos podrán seguir circulando. Por lo menos, seamos conscientes de ello y mejoremos las alternativas de transporte público. El objetivo es que el cambio se produzca no por precio, sino porque las opciones de transporte público y movilidad activa sean mejores.

-La nueva Ley de Movilidad estatal implica muchas cosas, destacando la obligación de elaborar Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST) en centros de trabajo de más de 200 empleados o 100 por turno.

-El transporte público por carretera es una urgencia para Andalucía. Se han regularizado por fin los contratos concesionales y está en marcha el nuevo mapa concesional, pero este no debe ser más de lo mismo. La demanda ha cambiado y, por tanto, la oferta también debe hacerlo. Hoy existen tecnologías que permiten un transporte a la demanda para mejorar los entornos rurales. En estos territorios, la movilidad y el urbanismo deben coordinarse con la política territorial, incorporando infraestructuras que den preferencia al transporte público.

-Todo ello debe conjugarse con una política general de mejora de la accesibilidad al transporte público en cuatro niveles. El primero debe ser arquitectónico: se debe poder llegar a las paradas y estaciones, y para ello necesitamos ciudades caminables. El segundo es la accesibilidad a los vehículos, que deben permitir a todos los ciudadanos utilizar el transporte público. El tercer nivel se basa en que el transporte público se utiliza cuando se conoce su funcionamiento y se elimina la incertidumbre.

La revolución consiste en disponer de toda esa información en la palma de la mano. Información, información e información. El cuarto es que debe ser asequible para todos.



En definitiva, debemos construir una marca Andalucía en torno a la movilidad sostenible. Cooperar es sembrar y mostrar es contribuir a un mundo mejor.



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