

HABLAMOS CON...

Rafael Sánchez Alcalá

PRESIDENTE DE FADECO CONTRATISTAS



¿Hacia dónde cree que se debe enfocar la inversión en infraestructuras en Andalucía?

Es un momento especialmente oportuno para abordar esta cuestión, coincidiendo con el proceso de revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, que debe servir para alinear la inversión en infraestructuras con un modelo territorial coherente. Desde FADECO Contratistas siempre hemos defendido que la prioridad debe ser reforzar la cohesión territorial de Andalucía, avanzando hacia una mayor convergencia entre sus distintas provincias, entendiendo

las infraestructuras como un elemento vertebrador y no como actuaciones aisladas. A ello se suma el escenario post fondos Next Generation, que plantea un reto relevante en la planificación y ejecución de nuevas inversiones, obligando a una mayor racionalidad y coordinación. En este contexto, resulta clave mejorar la cooperación entre las distintas administraciones públicas para optimizar recursos y evitar solapamientos. Y, junto a todo ello, es imprescindible hacer un esfuerzo decidido en conservación y mantenimiento de las infraestructuras existentes, así como en infraestructuras

hidráulicas y energéticas, donde la capacidad de suministro eléctrico se ha convertido en una preocupación creciente para el tejido empresarial.

El mantenimiento de las infraestructuras es uno de los temas que más preocupan actualmente. ¿Es suficiente la inversión destinada a este capítulo?

El mantenimiento y la conservación de las infraestructuras ha sido una reivindicación histórica del sector empresarial, y muy especialmente, de FADECO Contratistas. Hablamos de una cuestión claramente estratégica para cualquier territorio, directamente vinculada a su capacidad de desarrollo económico y social, y que debería situarse al mismo nivel de importancia que la construcción de nuevas infraestructuras, que también son necesarias y trascendentales. Es cierto que, a raíz de acontecimientos recientes, este debate ha cobrado mayor visibilidad pública, pero no se trata en absoluto de una preocupación nueva. Los problemas que hoy estamos conociendo son, en muchos casos, consecuencia de años de déficit acumulado de inversión en conservación y mantenimiento. Por ello, resulta imprescindible incrementar de forma urgente, constante y permanente la inversión destinada a este capítulo, si queremos garantizar infraestructuras

“La prioridad debe ser reforzar la cohesión territorial de Andalucía, avanzando hacia una mayor convergencia entre sus distintas provincias”

seguras, eficientes y al servicio del crecimiento de Andalucía.

¿Se debería contar más con el sector privado para hacer frente a estos retos?

La respuesta es rotundamente sí. La colaboración público-privada no solo es necesaria para acometer proyectos de infraestructuras cuya envergadura supera, en muchos casos, la capacidad presupuestaria de las administraciones públicas, sino que permite además poner al servicio del interés general la experiencia, la solvencia técnica y la capacidad de gestión de un tejido empresarial líder a nivel internacional, moderno, innovador y altamente profesionalizado. Las empresas constructoras

andaluzas y españolas cuentan con un conocimiento contrastado en planificación, ejecución y mantenimiento de infraestructuras complejas, lo que aporta eficiencia, control de costes y cumplimiento de plazos. Evidentemente, el sector privado no puede ni debe sustituir al sector público; es en la complementariedad entre ambos donde reside el verdadero valor de esta fórmula. Para ello, resulta necesario revisar el marco normativo vigente, especialmente la legislación en materia de desindexación, con el fin de hacer estos modelos más atractivos y viables. En este sentido, creemos que se está avanzando en la buena dirección y que en Andalucía empiezan a darse pasos positivos para consolidar este modelo. **M**

SE-40 por el sur. En este caso, los proyectos de construcción están aún en redacción. Es el tramo más esperado y el más complicado de este proyecto, y el que más debate ha suscitado. En el proyecto aprobado ahora se incluye un conjunto de viaductos de aproximadamente 3,5 kilómetros de longitud total, en el que se incluye un puente atirantado cuyo vano central salva el río sin necesidad de pilas en su cauce, respetando así la vegetación de ribera existente y la Zona de Especial Conservación del Bajo Guadalquivir, y con un galbo vertical mínimo de 70,80 metros sobre el río. La actuación se completa con un parque periurbano y un corredor ecológico a su paso sobre los ríos Guadalqui-



Fuente: Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

vir y Guadaira, entre los municipios de Coria del Río y Dos Hermanas, donde se desarrolla un entorno de carácter fundamentalmente natural donde la ciudadanía pueda realizar actividades de ocio. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible da

un plazo de tres meses para la presentación de ofertas, que finalizará en marzo de 2026. Entonces empezará un proceso de valoración previo a la adjudicación. El plazo de ejecución es de 52 meses con un total de cuatro fases. En Huelva, cabe señalar la

adjudicación para la redacción del proyecto del tercer carril de la A-49, que veía la luz en diciembre del pasado año. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adjudicaba, por un importe de algo más de 511.000 euros este contrato, con el que se

pretende mejorar la funcionalidad y la movilidad de la A-49 entre Huelva y San Juan del Puerto. Pero aún queda el grueso de esta inversión, ya que la ejecución de este carril, a lo largo de 3,4 kilómetros y la mejora del enlace con la N-435 se estima en unos 14 millones de euros.

La falta de soluciones metropolitanas agrava la situación de las carreteras, sobre todo en los accesos a las grandes ciudades. El colapso de tráfico se hace notar en las horas punta, sobre todo en la A-49 en Sevilla, la A-7 en Málaga y la A-44 en Granada, ciudades que no cuentan con

una red de metro que articule bien las necesidades de movilidad de la población.

EL AGUA QUE NO LLEGA

El apartado de obras hidráulicas tampoco aprueba en este análisis. Entre los supuestos se encuentra la presa de Alcolea, una infraestructura que no termina de encontrar la luz, tras varios intentos por desbloquearse. Los desencuentros entre Gobierno central y autonómico se han hecho más que evidentes a principios de año, cuando el consejero de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural, Ramón Fernández-Pacheco,



Presa de Alcolea.

tras siete meses sin recibir respuesta, enviaba al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el protocolo firmado para hacerse cargo de esta infraestructura. Ahora para el Ejecutivo central el proyecto está desfasado y condiciona el acuerdo

con la Junta de Andalucía para desbloquear las obras a una revisión completa previa. Nuevo varapalo por tanto a esta obra, tan demandada por los regantes de Huelva, que ven una vez más como, tras varios meses de negociaciones, un proyecto vital para la