NOVIEMBRE 2026



ESPECIAL REFERENCIA AL TRANSPORTE Y LA ENERGÍA

INFRAESTRUCTURAS Y CRECIMIENTO ECONÓMICO EN CÁDIZ (2015-2025)

» PROPUESTAS DE FUTURO

Patrocinador

Diputación de Cádiz

Colaborador

CEC CONFEDERACIÓN EMPRESAS PROVINCIA DE CÁDIZ

economistas
Consejo General
SERVICIO DE ESTUDIOS

economistas
Colegio de Cádiz

economistas
Colegio de Cádiz

economistas
Consejo General
SERVICIO DE ESTUDIOS

INFRAESTRUCTURAS Y CRECIMIENTO ECONÓMICO EN CÁDIZ (2015-2025)

ESPECIAL REFERENCIA AL TRANSPORTE Y LA ENERGÍA

PROPUESTAS DE FUTURO

NOVIEMBRE 2026

DIRECTOR

Dr. Salvador Marín-Hernández. Director Servicio Estudios CGE (SE-CGE)

EQUIPO DE TRABAJO (Investigadores SE-CGE)

Lcdo. Enrique J. Flores Linarte
Dra. Isabel Mª García Sánchez
Dra. Esther Ortiz-Martínez
Dra. Myriam Rodríguez Pasquín
Dr. Justo J. Vela Ródenas

Patrocinador
Diputación de Cádiz

PRÓLOGO

En los últimos años, la inversión en infraestructuras ha adquirido, si cabe, más relevancia en el debate económico en España, tanto por la necesidad de conservar y modernizar las existentes como por las decisiones sobre qué proyectos deben priorizarse. En la provincia de Cádiz, esta reflexión cobra especial importancia ante las demandas que desde hace tiempo vienen planteando los agentes económicos y sociales en materia de transporte, energía y comunicaciones. Estas reivindicaciones responden, entre otras cuestiones, a las dificultades de conexión entre determinados municipios, las limitaciones de la red ferroviaria, las restricciones de acceso a la capacidad energética y las necesidades de ampliación y mantenimiento de algunas infraestructuras existentes.

Para comprender el alcance de la inversión en infraestructuras y sus posibles efectos, es necesario observar cómo se relacionan con la actividad de las empresas y con la vida cotidiana de las personas. Pensemos, por ejemplo, en una empresa para la que disponer o no de conexiones que faciliten el transporte de mercancías y el acceso a suministros influye de forma decisiva en sus costes, sus plazos de entrega y sus decisiones de inversión. Situémonos ahora en el caso de un trabajador que debe desplazarse a otro municipio: contar con una red de transporte adecuada puede suponer un ahorro de tiempo y dinero, además de ampliar sus oportunidades laborales. Y en el caso de las familias, las conexiones territoriales pueden condicionar también el acceso a servicios sanitarios, educativos y de formación. Por todo ello, al hablar de infraestructuras debemos tener presente su carácter multidimensional y sus posibles implicaciones sobre la productividad, la competitividad y la cohesión territorial, así como su contribución a la generación de oportunidades empresariales y al bienestar de la población.

Esta relación adquiere una dimensión particular en Cádiz por las características de su economía y su posición geográfica. Situada entre el Atlántico y el Mediterráneo y punto de conexión entre Europa y África, la provincia cuenta con instalaciones portuarias, capacidad energética y una actividad industrial que constituyen una base sólida para su desarrollo. Sin embargo, disponer de estos recursos no garantiza por sí solo que su potencial se traduzca en más actividad económica, empleo y renta. De ahí la importancia de contar con un diagnóstico que permita ir más allá de las percepciones y contrastar las demandas existentes con la evolución de la inversión, el capital acumulado y el estado de las infraestructuras, identificando las principales fortalezas y necesidades de la provincia.

Ahora bien, contar con este diagnóstico es solo el punto de partida; es necesario, además, utilizarlo para decidir dónde y cómo invertir. No debemos olvidar que invertir más no significa necesariamente obtener mejores resultados. Cada proyecto debe responder a una necesidad real y generar beneficios económicos y sociales que justifiquen los recursos públicos empleados. En este proceso, los economistas tenemos una importante función que desempeñar, aportando análisis que permitan evaluar alternativas, estimar costes y beneficios y favorecer una asignación eficiente de los recursos, considerando también sus posibles efectos sobre la sociedad y el medioambiente.

Con esta vocación de análisis y de apoyo a la toma de decisiones, hemos impulsado el presente estudio a solicitud y con la financiación de la Excma. Diputación Provincial de Cádiz, resultado de la colaboración entre distintas organizaciones.

Queremos, por último, expresar nuestro agradecimiento a los autores de esta publicación por el trabajo realizado, así como a las instituciones, profesionales y agentes económicos y sociales que han participado en su elaboración. Confiamos en que el estudio que ahora tienen en sus manos ayude a comprender mejor las necesidades de infraestructuras de Cádiz y sirva de referencia para orientar las decisiones de inversión que marcarán el futuro

Miguel Ángel Vázquez Taín
Presidente del Consejo General de Economistas de España

Javier Cabeza de Vaca González
Decano del Colegio Profesional de Economistas de Cádiz

INTRODUCCIÓN 9

1. EVOLUCIÓN ECONÓMICA, SOCIAL, EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ EN EL PERIODO (2015-2025) 11
   - Introducción 11
   - Evolución de la población residente 13
   - Evolución del PIB 31
   - Estructura productiva 35
   - Evolución de la renta disponible y de la renta de los hogares 43
   - Otros indicadores macroeconómicos 51
   - Evolución del tejido empresarial y productivo 61
   - Evolución institucional y planificación pública vinculada a infraestructuras 77
   - Conclusiones del capítulo 80

2. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN CÁDIZ 2015-2025 82
   - Inversión total y composición por activos 84
   - El stock de capital en Cádiz, 2015-2022 91
   - Capital por tipos de activos básicos 95
   - Capital por ramas de actividad 96
   - Inversión en infraestructuras públicas en Cádiz, 2015-2022 99
   - Stock de capital en infraestructuras públicas en Cádiz, 2015-2022 103
   - Actualización 2023-2025 de las infraestructuras de transporte y energía en Cádiz 108
   - Mapa resumen de las infraestructuras en Cádiz 111

3. PROPUESTAS EN EL ÁMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA PROVINCIA DE CÁDIZ 115
   - Introducción: situación y estado actual de las infraestructuras 115
   - Brechas por modalidad y función 117
   - Posibles cuellos de botella: accesibilidad, tiempos y costes logísticos 118
   - Actuaciones identificadas durante 2023-2025 (2026) y orientaciones de actuación 119
   - Diagnóstico territorial, estado de conservación y orientaciones para la acción 120
   - La visión de los agentes económicos y sociales: Mesa de Expertos y encuesta 122
   - Propuestas de actuación 129

CONCLUSIONES GENERALES 137

REFERENCIAS 140



INTRODUCCIÓN

La provincia de Cádiz reúne algunos de los activos de transporte y energía más relevantes de España. En su territorio se encuentra el primer puerto del país por tráfico de mercancías, uno de los principales complejos de refino y producción energética de la península y una capacidad renovable que la sitúa entre las provincias andaluzas con más potencia instalada. Su posición en el Estrecho, entre el Atlántico y el Mediterráneo y entre Europa y África, le confiere además un valor logístico difícil de igualar. Pese a ello, la provincia mantiene desde hace décadas una de las tasas de paro más altas de España y una renta por habitante alejada de la media nacional. Este estudio nace de la necesidad de buscar explicaciones a esa distancia entre potencial y resultados y de valorar en qué medida las infraestructuras de transporte y energía han contribuido a reducirla o a mantenerla.

El trabajo es fruto de la colaboración entre el Colegio Profesional de Economistas de Cádiz, el Consejo General de Economistas de España, a través de su Servicio de Estudios, y la Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz, y ha sido encargado y financiado por la Diputación Provincial de Cádiz. Cada una de estas instituciones ha aportado algo que el estudio necesitaba. El Colegio, el conocimiento cercano de la economía provincial y de los profesionales que la analizan a diario. El Consejo General, la experiencia de su Servicio de Estudios y el potente equipo de investigadores necesarios para el análisis económico territorial y comparado. La Confederación de Empresarios, la colaboración en la perspectiva de las empresas que utilizan las infraestructuras y padecen sus carencias, principalmente con su participación en la Mesa de Expertos. Y la Diputación, además de la financiación, el interés de una administración con responsabilidad directa sobre la red viaria provincial y sobre la cooperación con los municipios, que necesitaba un diagnóstico independiente y riguroso en el que apoyar sus decisiones y su interlocución con las demás administraciones. No es frecuente que la administración provincial, la profesión económica y las organizaciones empresariales coincidan en un mismo trabajo, y esa coincidencia es ya una muestra del consenso que existe en la provincia sobre la importancia de la cuestión.

Este estudio nace de la necesidad de buscar explicaciones a la distancia entre potencial y resultados y de valorar en qué medida las infraestructuras de transporte y energía han contribuido a reducirla o a mantenerla.

El estudio persigue dos objetivos. El primero es ofrecer un diagnóstico de la evolución económica, social y empresarial de la provincia entre 2015 y 2025 y de la dotación, la inversión y el estado de sus infraestructuras, en comparación con Andalucía, con España y con un grupo de provincias de características similares. El segundo es formular propuestas concretas, ordenadas en el tiempo y asignadas a las administraciones responsables, que permitan aumentar la contribución de las infraestructuras al crecimiento y a la cohesión de la provincia. El análisis se centra en el transporte y la energía, sin dejar de lado el agua, el suelo productivo y la infraestructura digital, cuyas carencias condicionan a las anteriores.

Para ello se han combinado tres tipos de fuentes o evidencias. La primera procede de las estadísticas oficiales del Instituto Nacional de Estadística y del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y de los registros administrativos de empleo, empresas, tráfico y energía. La segunda es la base de datos de inversión y stock de capital de la Fundación BBVA y el Ivie, que complementada con nuestros propios análisis y datos nos ha permitido medir con criterios homogéneos cuánto ha invertido cada provincia y cuánto capital acumula, completada para 2023-2025 con la información de los principales inversores públicos y privados. La tercera es la opinión de quienes planifican, gestionan o utilizan las infraestructuras, recogida en la Mesa de Expertos celebrada el 29 de junio de 2026 y en una encuesta posterior a agentes económicos y sociales de distintos ámbitos y relevancia. El contraste entre los tres es una de las principales aportaciones y valor del estudio, porque permite comprobar si lo que perciben empresas e instituciones se corresponde con lo que muestran los datos y, cuando no ocurre así, explicar el motivo.

Conviene precisar desde el principio el alcance de las conclusiones. La relación entre infraestructuras y crecimiento es compleja y opera en ambas direcciones, y este trabajo no pretende atribuir a una dotación concreta un efecto cuantificado sobre la producción o el empleo, lo que exigiría un diseño de evaluación específico. Sí permite, en cambio, identificar con precisión dónde se sitúan las potencialidades, fortalezas y carencias, qué consecuencias tienen sobre la actividad y qué actuaciones cuentan con mayor respaldo técnico y social.

El informe se ha estructurado en tres capítulos y unas conclusiones generales. Se inicia con el capítulo 1, donde analizamos la evolución económica, social, empresarial e institucional de la provincia entre 2015 y 2025; la población y su distribución territorial, el producto y la estructura productiva, la renta de los hogares, el mercado de trabajo, los precios, los indicadores de conectividad, el tejido empresarial y el marco institucional y de planificación en el que se deciden las infraestructuras. El capítulo 2 estudia la inversión y el stock de capital de la provincia, en su conjunto y en las infraestructuras públicas, para el periodo 2015-2022 que cubre la base de datos de la Fundación BBVA y el Ivie, junto a nuestras propias aportaciones; actualiza ese análisis con las actuaciones de transporte y energía de 2023-2025 y lo cerramos con un mapa de las principales infraestructuras provinciales. El capítulo 3 diagnostica la situación de las infraestructuras gaditanas, con sus brechas de dotación, sus cuellos de botella y sus necesidades de conservación; contrasta ese diagnóstico con los resultados de la Mesa de Expertos y de la encuesta, y todo ello nos permite formular veinte propuestas de actuación a corto, medio y largo plazo. Las conclusiones generales cierran el trabajo reuniendo los resultados de los tres capítulos y la valoración de conjunto que se desprende de ellos. Como es habitual, el informe concluye con la relación de fuentes y referencias utilizadas.

1. EVOLUCIÓN ECONÓMICA, SOCIAL, EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ EN EL PERIODO (2015-2025)

Diagnóstico macroeconómico de la provincia de Cádiz (2015-2025): producto, renta, mercado de trabajo, precios y conectividad en perspectiva comparada

1.1. Introducción

Este informe decidimos iniciarlo con este capítulo, donde examinamos la evolución de la provincia de Cádiz entre 2015 y 2025 con una única finalidad principal, determinar si la provincia converge o diverge respecto de sus referentes territoriales y en qué medida las dotaciones o limitaciones de transporte y energía acompañan o determinan esa trayectoria. En este sentido y para ello, en los apartados 1.2 a 1.6 analizamos la población residente y su estructura, la dinámica natural y migratoria, el producto interior bruto y el valor añadido bruto sectorial, la estructura productiva, la renta de los hogares y un conjunto de indicadores macroeconómicos complementarios, como son mercado de trabajo, precios y conectividad. El tejido empresarial se analiza de forma específica en el apartado 1.7 y el marco institucional y la planificación pública de las infraestructuras, en el 1.8.

Así, la unidad central de análisis es, lógicamente, la provincia de Cádiz (ES612), comparada frente a Andalucía como referencia regional inmediata y frente a España como agregado nacional para medir las posibles brechas relativas. El contraste intrarregional abarca las ocho provincias andaluzas (ES611 y ES613 a ES618) con una cierta atención reforzada a Málaga, por su dinamismo demográfico, urbano, aeroportuario y turístico, y a Sevilla, por su centralidad administrativa y metropolitana, su condición de nodo ferroviario y su mayor peso productivo. Para el contraste nacional hemos decidido incorporar Alicante, Murcia, A Coruña, Pontevedra y Bizkaia, seleccionadas por su combinación de litoralidad, tamaño provincial, puertos o aeropuertos, base industrial o logística y disponibilidad estadística; no obstante Bizkaia nos obliga a señalar el régimen fiscal foral cuando se emplean fuentes tributarias, y Murcia, comunidad uniprovincial, nos permite comparar algunas variables publicadas únicamente a escala autonómica, como la renta disponible bruta de los hogares. El panel de datos final resultante reúne, por tanto, trece provincias y dos agregados de referencia, Andalucía (ES61) y España (ES), definidos según la tabla de correspondencias NUTS 2021 - NUTS 2024 de Eurostat (2024).

Como hemos señalado, el horizonte temporal es 2015-2025 una década que comprende la recuperación posterior a la crisis financiera, el impacto de la pandemia, el episodio inflacionista y energético subsiguiente y la fase de reactivación de la inversión y la movilidad. El año final nos fija el horizonte, pero dado que hay disponibilidad homogénea de datos para todas la variables hemos decidido en escoger para cada indicador a analizar el último ejercicio oficial publicado, sin prolongar las series mediante estimaciones o *proxis*. Así, por ejemplo, la población alcanza 2025; la dinámica natural y migratoria cierra en 2024; la *Contabilidad Regional de España* y el *Atlas de Distribución de Renta de los Hogares* ofrecen dato provincial hasta 2023, con carácter provisional en el primer caso; y la EPA, el IPC, el DIRCE, los registros laborales y la conectividad aportan información de 2025. El cierre de verificación estadística de la redacción de este capítulo se sitúa en el 29 de mayo de 2026. El Instituto Nacional de Estadística (INE) es nuestra fuente principal o fuente guía, ya que nos permite comparar Cádiz con el resto del panel bajo una misma operación; el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) cumple una función complementaria de especial valor para Andalucía, singularmente por la *Contabilidad Provincial Anual,* pero sus resultados se presentan en un plano separado, pues no existe cobertura equivalente para las provincias no andaluzas; y las fuentes administrativas , como son Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) y Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT); y sectoriales, Aena, las autoridades portuarias de la Bahía de

Consejo General de Economistas de España
Colegio de Economistas de Cádiz

Cádiz y de la Bahía de Algeciras, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado y Red Eléctrica, se incorporan para medir empleo registrado, contraste fiscal, conectividad e infraestructura energética, nunca para sustituir las series macroeconómicas o sociales principales. La tabla 1.1 reúne, para cada ámbito, la operación empleada, la cobertura efectivamente incorporada y la cautela metodológica que debe tenerse en cuenta en su lectura.

TABLA 1.1. FUENTES, COBERTURA INCORPORADA Y CAUTELA METODOLÓGICA PRINCIPAL

ÁMBITO	OPERACIÓN Y FUENTE	COBERTURA	CAUTELA PRINCIPAL
Población	Padrón continuo (t. 2852 y 2864) y Censo Anual de Población (t. 67988 y 68519), INE	2015-2025	Cambio de operación en 2021: serie enlazada conservando el identificador de origen.
Estructura demográfica	Censo Anual de Población (t. 68519 y 67131), INE	2024-2025	Cortes anuales; no constituyen serie temporal homogénea con el Padrón.
Dinámica natural y migratoria	MNP, Indicadores Demográficos Básicos, EM y EMCR, INE	2015-2024	2025 no cerrado; saldos exterior e interior se presentan por separado.
PIB y VAB provincial	Contabilidad Regional de España, t. 76926 y 76923, INE	2015-2023(P)	Precios corrientes: no expresan crecimiento real; 2023 provisional.
Actualización andaluza	Contabilidad Provincial Anual de Andalucía, IECA	2008-2025 (2ª estimación)	Cuadro independiente; no integrable en el panel INE de provincias no andaluzas.
Renta disponible (RDBH)	Contabilidad Regional, cuentas de renta de los hogares, INE	2015-2023(P)	Publicada solo para comunidades autónomas y España; no se atribuye a Cádiz.
Renta provincial y municipal	Atlas de Distribución de Renta de los Hogares, t. 53689 y 30944, INE	2015-2023	Medias nominales; no equivale a la RDBH ni a las magnitudes fiscales.
Desigualdad y pobreza	Atlas de Renta (t. 53688, 53690 y 53694) y Encuesta de Condiciones de Vida (t. 60264), INE	2023-2024	La ECV carece de desagregación provincial: uso contextual.
Contraste fiscal	Estadística de declarantes del IRPF, AEAT; Eustat e IGE	2023	La unidad es la declaración; Bizkaia queda fuera del perímetro común por régimen foral.
Mercado de trabajo (encuesta)	EPA, t. 65345 y 65349, INE	2015-2025	Media de los cuatro trimestres; actualización de la base poblacional desde 2021.
Mercado de trabajo (registros)	Afiliación media, TGSS; paro registrado y contratos, SEPE	2015-2025	Afiliación como media de doce meses y paro en diciembre; el fichero abierto de 2020 se sustituye por el informe provincial.
Precios	IPC, índice general provincial de diciembre, base 2021, INE	2015-2025	Índice homogéneo con diciembre de 2015 = 100; no encadenar bases sin documentarlo.
Tejido empresarial	DIRCE: empresas y locales activos, INE	2015-2025	Rupturas en 2019 y desde 2023 (Reglamento EBS): tramos separados y advertencia expresa.
Conectividad	Aena; Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz; Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras; Puertos del Estado; Adif	2015-2025	2025 provisional en Aena; la serie TEU no se usa para inferencias; sin serie ferroviaria provincial homogénea.
Infraestructura energética de soporte	REData, Red Eléctrica	2015-2024	Serie autonómica y provincial; sustenta el epígrafe 1.6.4.4 de indicadores energéticos.

Fuente: elaboración propia a partir de las fuentes oficiales citadas en el texto y detalladas en el apartado de Referencias: ADIF (2021), AEAT (2025), Aena (2026), Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (2026), Eustat (2025), Instituto Galego de Estatística (2025), IECA (2025, 2026), INE (2023, 2024, 2025a–k, 2026a–g), Puertos del Estado (s. f.), Red Eléctrica (s. f.), SEPE (2021, 2026) y TGSS (2026). «(P)» identifica dato provisional.

Todo trabajo comparativo de este ámbito exige fijar claramente el concepto, fuente, unidad territorial, periodo y estatus estadístico, de ahí que previo a su análisis destaquemos las **cuatro reglas de homogeneidad** que han sido tenidas en cuenta en el desarrollo de los apartados siguientes.

- La comparación provincial se ha construido con series del INE cuando existe cobertura común para todo el panel, y las fuentes autonómicas o sectoriales amplían o actualizan un territorio, pero no forman clasificaciones conjuntas.
- En la medición económica se distingue entre precios corrientes, útiles para el tamaño y la participación territorial, volúmenes encadenados o tasas reales, los únicos admisibles para analizar el crecimiento, y PIB por habitante, aproximación al nivel productivo medio que no representa renta familiar disponible; la Revisión Estadística 2024 de la Contabilidad Regional, por otro lado, nos opera como base única.
- La renta se ha tratado con separación estricta, de modo que la renta disponible bruta de los hogares se reserva para Andalucía, España y Murcia, la renta media por persona y por hogar del Atlas es el indicador provincial y municipal homogéneo, y las fuentes fiscales actúan solo como contraste.
- Encuestas y registros administrativos no se suman ni se combinan en un indicador único, porque miden conceptos distintos.

Las rupturas y los límites de cobertura han sido citados explícitamente antes de interpretar cualquier serie; por ejemplo cambio de operación en la población en 2021, actualización de la base poblacional de la EPA desde 2021, implantación de la base 2025 del IPC en enero de 2026, posterior al cierre del estudio, cambios de definición del DIRCE en 2019 y desde 2023, carácter provisional del dato provincial de 2023 en la Contabilidad Regional, y perímetros no coincidentes en conectividad, donde Vigo se emplea como referencia funcional de Pontevedra, Granada-Jaén es una infraestructura compartida y Murcia cambia de aeropuerto operativo durante el periodo. La relación con las infraestructuras se formula, por tanto, en términos de coherencia territorial y no de causalidad; es decir, la evolución del VAB industrial, del empleo logístico o de la renta municipal puede leerse junto a la actividad portuaria, aeroportuaria o energética, pero no se atribuye a una dotación concreta sin un diseño evaluativo que controle empleo, composición poblacional, vivienda, transferencias y especialización sectorial.

1.2. Evolución de la población residente

Este apartado ofrece un diagnóstico demográfico, social y territorial de la provincia de Cádiz durante 2015-2025, con el fin de caracterizar el marco poblacional sobre el que operan las infraestructuras de transporte y energía analizadas en el resto del estudio. El análisis compara Cádiz con las restantes provincias andaluzas y con el conjunto de provincias de referencia, así como con los agregados de Andalucía y España.

Las cifras proceden de estadísticas oficiales del INE. La población residente comparada emplea las Cifras oficiales del Padrón municipal (2015-2020) y el Censo Anual de Población (2021-2025), lo que permite incorporar 2025 en todos los territorios, pero introduce un cambio de operación estadística en 2021: en Cádiz, el dato de ese año asciende a 1.245.960 habitantes en la serie padronal y a 1.249.873 en el Censo Anual (diferencia del 0,31 %). Por ello, la evolución agregada debe leerse atendiendo a las tendencias de fondo. El análisis municipal utiliza íntegramente la serie del Padrón, homogeneizada durante todo el periodo mediante la agregación de Jimena de la Frontera y San Martín del Tesorillo, segregado en 2018 (Decreto 181/2018), de modo que la comparación longitudinal se realiza sobre 44 unidades territoriales comparables. La provincia cuenta con 45 municipios desde 2018; las 44 unidades resultan de agregar Jimena de la Frontera y San Martín del Tesorillo para disponer de dato en ambos extremos del periodo. Los análisis referidos a un único ejercicio –renta municipal de 2023 y mapas de calor– se presentan sobre los 45 municipios.

1.2.1. POBLACIÓN TOTAL Y EVOLUCIÓN COMPARADA

Entre 2015 y 2025 la provincia de Cádiz crece de 1.240.284 a 1.261.420 habitantes, un aumento de 21.136 personas (1,70%), con una tasa media anual del 0,17%. No pierde población, pero su ritmo queda muy por

debajo del de los territorios más dinámicos del arco mediterráneo. Como muestra la tabla 1.2, Málaga (9,96%) y Almería (9,89%) lideran el crecimiento andaluz y superan ampliamente la media regional (3,31%), mientras Córdoba (-2,82%) y Jaén (-5,51%) pierden habitantes; Cádiz se sitúa en la mitad baja, por debajo de la media andaluza e incluso de Sevilla (1,86%).

En el plano nacional ocupa una posición intermedia-baja: conserva e incluso amplía ligeramente su población, pero no participa de los procesos expansivos de Alicante (9,62%) o Murcia (8,16%), y su crecimiento acumulado queda 1,60 puntos por debajo del andaluz y 3,67 del español.

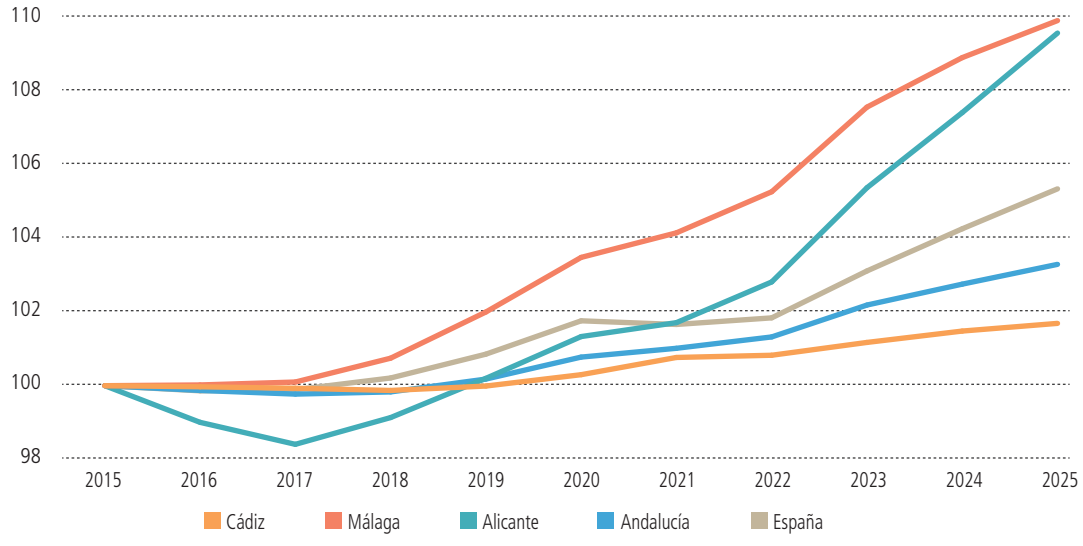
El mantenimiento de la población gaditana no debe leerse, por tanto, como un comportamiento expansivo, sino como una evolución estable de crecimiento leve, claramente inferior a la de los principales focos receptores del arco mediterráneo.

TABLA 1.2. POBLACIÓN Y EVOLUCIÓN ACUMULADA DE LOS TERRITORIOS COMPARADOS, 2015-2025

TERRITORIO	POBLACIÓN 2015	POBLACIÓN 2025	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN %
Málaga	1.628.973	1.791.183	162.210	9,96%
Almería	701.211	770.554	69.343	9,89%
Alicante	1.855.047	2.033.566	178.519	9,62%
Murcia	1.467.288	1.586.989	119.701	8,16%
Huelva	520.017	538.789	18.772	3,61%
Granada	917.297	945.797	28.500	3,11%
Sevilla	1.941.480	1.977.664	36.184	1,86%
Cádiz	1.240.284	1.261.420	21.136	1,70%
Bizkaia	1.148.775	1.167.233	18.458	1,61%
A Coruña	1.127.196	1.135.623	8.427	0,75%
Pontevedra	947.374	947.818	444	0,05%
Córdoba	795.611	773.163	-22.448	-2,82%
Jaén	654.170	618.143	-36.027	-5,51%
Andalucía	8.399.043	8.676.713	277.670	3,31%
ESPAÑA	46.624.382	49.128.297	2.503.915	5,37%

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025c, 2025d), tablas 67988 y 2852

GRÁFICO 1.1. EVOLUCIÓN COMPARADA DE LA POBLACIÓN (ÍNDICE 2015 = 100)



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025c, 2025d), tablas 67988 y 2852

Como muestra el gráfico 1.1, que representa la evolución de cada territorio en números índice (2015 = 100), la trayectoria de Cádiz permanece casi plana, con leves retrocesos entre 2015 y 2018 y una recuperación posterior, y se distancia progresivamente de Málaga, sobre todo a partir de 2019 y con mayor intensidad desde 2022, hasta superar en 2025 los ocho puntos de índice (109,96 frente a 101,70). El gráfico sitúa además a Cádiz por debajo de Andalucía y de España, cuyo crecimiento agregado se acelera en el tramo final del periodo.

Esta trayectoria responde a un crecimiento muy reducido, no a una pérdida demográfica; concretamente la tasa media anual de Cádiz (0,17%) equivale a la mitad de la andaluza (0,33%) y a un tercio de la española (0,52%). Ello la sitúa en la zona media-baja del conjunto: sexta entre las ocho provincias andaluzas, solo por delante de las dos que pierden habitantes, en un mapa regional muy desigual en el que las provincias mediterráneas concentran los mayores avances y parte del interior retrocede.

1.2.2. DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DE LA POBLACIÓN GADITANA

Sobre la serie padronal homogénea, la provincia pasa de 1.240.284 habitantes en 2015 a 1.257.041 en 2025 (+16.757; 1,35%). Esta cifra no coincide con el total del apartado anterior, que incorpora el Censo Anual desde 2021, porque aquí la serie municipal se emplea solo para analizar la distribución interna. La población gaditana se concentra más intensamente en un reducido grupo de municipios urbanos y costeros (tabla 1.3); Jerez de la Frontera reúne el 16,99%, seguido de Algeciras (10,07%) y la capital (8,75%). Los cinco mayores concentran el 50,47% del total y los diez principales el 74,44%. Sumando las superficies municipales oficiales (7.461,03 km^2; Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía [IECA], 2025) y la población padronal de 2025, la densidad provincial es de 168,5 hab. km^2, promedio que oculta contrastes muy intensos: frente a Cádiz capital (6.286 hab./km^2), San Fernando o La Línea, los municipios serranos (Villaluenga del Rosario, Benaocaz, Alcalá de los Gazules o Grazalema) presentan densidades inferiores a 20 hab./km^2 y una estructura mucho más dispersa.

TABLA 1.3. PRINCIPALES MUNICIPIOS GADITANOS POR POBLACIÓN Y DENSIDAD, 2015-2025

MUNICIPIO	POB. 2015	POB. 2025	VAR. ABS.	VAR. %	PESO 2025	DENSIDAD 2025 (HAB./KM^2)
Jerez de la Frontera	212.876	213.634	758	0,36%	16,99 %	179,7
Algeciras	118.920	126.589	7.669	6,45%	10,07 %	1.439,2
Cádiz	120.468	109.950	-10.518	-8,73%	8,75 %	6.286,4
San Fernando	96.131	93.338	-2.793	-2,91%	7,43 %	3.020,6
Chiclana de la Frontera	82.777	90.864	8.087	9,77%	7,23 %	438,9
El Puerto de Santa María	88.335	89.983	1.648	1,87%	7,16 %	555,2
Sanlúcar de Barrameda	67.433	70.012	2.579	3,82%	5,57 %	403,6
La Línea de la Concepción	63.352	64.499	1.147	1,81%	5,13 %	2.418,4
Puerto Real	41.509	42.527	1.018	2,45%	3,38 %	217,4
San Roque	29.373	34.310	4.937	16,81%	2,73 %	245,5
Diez principales	—	935.706	—	—	74,44 %	—

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025b), tabla 2864.

Como muestra la tabla 1.4, bajo la aparente estabilidad agregada se producen desplazamientos internos relevantes. Los mayores aumentos absolutos corresponden a Chiclana de la Frontera (+8.087), Algeciras (+7.669), San Roque (+4.937), Sanlúcar de Barrameda (+2.579), Conil de la Frontera (+1.966) y El Puerto de Santa María (+1.648); San Roque destaca por su intensidad relativa (+16,81%). En sentido contrario, la capital cede 10.518 habitantes (-8,73 %), que explican por sí solos buena parte del descenso municipal, seguida de San Fernando (-2.793), Olvera (-447), Bornos (-424), Alcalá del Valle (-360) y la unidad agregada de Jimena de la Frontera y San Martín del Tesorillo (-318). A ellas se añaden caídas porcentualmente intensas, aunque de escaso impacto absoluto, en municipios pequeños del interior serrano (Grazalema, Setenil de las

Bodegas, El Gastor y Zahara de la Sierra), que no figuran en la tabla por su reducido volumen y proceden de la explotación municipal completa del Padrón.

TABLA 1.4. MUNICIPIOS CON MAYORES AUMENTOS Y PÉRDIDAS ABSOLUTAS DE POBLACIÓN, 2015-2025

MUNICIPIOS CON MAYORES AUMENTOS	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN %	MUNICIPIOS CON MAYORES PÉRDIDAS	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN %
Chiclana de la Frontera	8.087	9,77 %	Cádiz	-10.518	-8,73 %
Algeciras	7.669	6,45 %	San Fernando	-2.793	-2,91 %
San Roque	4.937	16,81 %	Olvera	-447	-5,39 %
Sanlúcar de Barrameda	2.579	3,82 %	Bornos	-424	-5,34 %
Conil de la Frontera	1.966	8,88 %	Alcalá del Valle	-360	-6,89 %
El Puerto de Santa María	1.648	1,87 %	Jimena de la Frontera + San Martín del Tesorillo	-318	-3,25 %

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025b), tabla 2864

Con fines meramente descriptivos, las 44 unidades comparables definidas en la introducción del apartado se clasifican por su variación acumulada en tres grupos –crecimiento (>+1 %), estabilidad (±1 %) y retroceso (<–1 %)–, criterio que hemos adoptado para este informe y, por tanto, ajeno a cualquier clasificación oficial. Como recoge la tabla 1.5, 15 unidades crecen, 10 se mantienen y 19 retroceden; sin embargo, las que crecen concentran algo más de la mitad de la población y aportan un saldo de +32.701 habitantes, suficiente para compensar las pérdidas del conjunto en retroceso. El crecimiento se concentra en los municipios costeros y en el entorno del Campo de Gibraltar y de la Bahía, mientras la capital y numerosos núcleos menores pierden residentes; y entendemos que es esta una configuración territorial clave para interpretar después la renta, la actividad y la provisión de infraestructuras.

TABLA 1.5. CLASIFICACIÓN DE LAS UNIDADES MUNICIPALES GADITANAS SEGÚN SU EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA, 2015-2025

CATEGORÍA OPERATIVA	CRITERIO	Nº UNIDADES	POBLACIÓN 2025	PESO 2025	SALDO 2015-2025
Crecimiento	> +1%	15	629.375	50,07%	32.701
Estabilidad	entre -1% y +1%	10	333.038	26,49%	779
Retroceso	< -1%	19	294.628	23,44%	–16.723
Total	—	44	1.257.041	100,00%	16.757

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025b), tabla 2864

1.2.3. ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA

Una vez analizada la evolución del volumen de población y su distribución en el territorio, este apartado traslada el foco hacia la composición interna de la población gaditana. Bajo la citada aparente estabilidad del número total de residentes se esconde una transformación algo más profunda del perfil demográfico de la provincia, que solo se aprecia al descomponer ese agregado por sexo y por edad. Por ello, a continuación, se examinan sucesivamente el reparto de la población entre hombres y mujeres, su distribución por grandes grupos de edad y los principales indicadores que sintetizan el grado de envejecimiento, dependencia y sobreenvejecimiento. El propósito es analizar las dinámicas de fondo, concretamente el retroceso de los efectivos más jóvenes y el peso creciente de las edades avanzadas, que desde una mera observación de las cifras globales se tiende a ocultar.

A estos efectos, se consideran menores de 16 años las personas de 0 a 15 años; población en edad potencialmente activa, las personas de 16 a 64 años; y población mayor, las personas de 65 y más años. El índice de envejecimiento se calcula como el cociente entre la población de 65 y más años y la menor de 16

años, multiplicado por cien; el índice de dependencia relaciona la suma de los menores de 16 años y los mayores de 64 con la población de 16 a 64 años; y el índice de sobreenvejecimiento mide la proporción de personas de 85 y más años dentro de la población de 65 y más años.

1.2.3.1. DISTRIBUCIÓN POR SEXO Y GRUPOS DE EDAD

El leve crecimiento poblacional descrito en el apartado 1.2.1 no se concentra en los grupos jóvenes ni en la población potencialmente activa, sino fundamentalmente en las edades avanzadas. La población femenina continúa siendo ligeramente mayoritaria y aumenta desde 627.190 mujeres en 2015 hasta 640.812 en 2025, pasando del 50,6% al 50,8% del total provincial. Los hombres, por su parte, ascienden de 613.094 a 620.608 residentes. La diferencia entre ambos sexos se amplía ligeramente, un comportamiento coherente con el mayor peso de las edades avanzadas, en las que la supervivencia femenina suele ser superior.

La transformación más relevante se observa en la base de la estructura demográfica. La población gaditana menor de 16 años pasa de 220.001 personas en 2015 a 183.592 en 2025, con una pérdida de 36.409 menores y un descenso de su participación desde el 17,7% hasta el 14,6% de la población total. Por el contrario, la población de 65 y más años aumenta en 55.264 personas, desde 187.478 hasta 242.742, elevando su peso relativo desde el 15,1% hasta el 19,2%. La población de 16 a 64 años permanece prácticamente estable en términos absolutos, al pasar de 832.805 a 835.086 personas, pero pierde peso relativo, desde el 67,1% al 66,2%, como consecuencia del crecimiento de las cohortes de mayor edad. El resultado es una estructura demográfica en la que la provincia mantiene su volumen poblacional, pero modifica sustancialmente su composición generacional.

TABLA 1.6. ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA BÁSICA DE CÁDIZ, 2015 Y 2025

VARIABLE	2015 (PERSONAS, PADRÓN)	2015%	2025 (PERSONAS, CENSO ANUAL)	2025%	VAR. ABSOLUTA
Población total	1.240.284	—	1.261.420	—	+21.136
Hombres	613.094	49,4%	620.608	49,2%	+7.514
Mujeres	627.190	50,6%	640.812	50,8%	+13.622
Menores de 16 años	220.001	17,7%	183.592	14,6%	–36.409
De 16 a 64 años	832.805	67,1%	835.086	66,2%	+2.281
De 65 y más años	187.478	15,1 %	242.742	19,2 %	+55.264
De 85 y más años	20.176	1,6 %	28.703	2,3 %	+8.527

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2023, 2025c), tablas 36780 y 68519. Los datos de 2015 proceden del Padrón continuo (tabla 36780) y los de 2025 del Censo Anual de Población (tabla 68519): conforme a la cautela declarada en la tabla 1.1 de la introducción, ambas operaciones no constituyen una serie temporal homogénea, por lo que las variaciones absolutas y los índices derivados deben leerse como aproximaciones de tendencia y no como magnitudes exactas.

En la comparación territorial de 2025 (tabla 1.7), Cádiz ocupa un espacio intermedio: su peso de población de 65 y más años (19,2%) es prácticamente el promedio andaluz (19,1%) y superior al de Málaga, Sevilla o Huelva, pero inferior a Córdoba (21,6%) y Jaén (21,5%) y muy por debajo de A Coruña (26,3%), Pontevedra y Bizkaia (24,7%). La provincia no figura entre las más envejecidas, pero ha experimentado una transición rápida desde una estructura equilibrada hacia otra en la que la población mayor supera holgadamente a la infantil.

El índice de envejecimiento gaditano pasa de 85,2 mayores por cada 100 menores en 2015 a 132,2 en 2025 (+47,0), fruto simultáneo de la caída de la población infantil y del crecimiento de las cohortes mayores. El índice de dependencia sube de forma más contenida (48,9→51,1), porque la reducción infantil compensa parcialmente el aumento de mayores en el numerador. El sobreenvejecimiento crece de 10,8 a 11,8: los 85 y más años pasan de 20.176 a 28.703 personas (+42,3%). En los tres indicadores Cádiz se mantiene por debajo de los niveles andaluz y nacional y, sobre todo, de las provincias del norte atlántico. El reto gaditano se asocia, pues, más al crecimiento del grupo de 65 y más años y a la reducción de la base joven que a una concentración excepcional de población muy longeva.

TABLA 1.7. ESTRUCTURA POR EDAD E INDICADORES DEMOGRÁFICOS COMPARADOS, 2025

TERRITORIO	MENORES DE 16 (%)	65 Y MÁS (%)	ÍNDICE ENVEJECIMIENTO	ÍNDICE DEPENDENCIA	ÍNDICE SOBREENVEJECIMIENTO
Cádiz	14,6	19,2	132,2	51,1	11,8
Almería	16,8	16,3	97,3	49,4	11,9
Córdoba	14,1	21,6	153,3	55,4	15,7
Granada	14,5	19,9	137,8	52,5	14,2
Huelva	14,7	18,5	125,7	49,6	13,0
Jaén	13,7	21,5	157,2	54,2	16,0
Málaga	14,8	19,0	128,0	51,0	12,1
Sevilla	15,3	18,4	120,1	50,8	12,8
Andalucía	14,9	19,1	128,6	51,5	13,2
Alicante	14,4	21,0	146,0	54,6	12,8
A Coruña	11,9	26,3	221,4	61,7	17,6
Pontevedra	12,1	24,7	204,0	58,3	16,6
Bizkaia	12,6	24,7	196,2	59,3	16,8
Murcia	16,6	17,0	102,7	50,6	13,9
ESPAÑA	14,0	20,7	148,1	53,2	15,4

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025c), tabla 68519, a 1 de enero de 2025.

Desde una perspectiva económica y social, estos resultados son relevantes porque anticipan una mayor presión sobre determinados servicios públicos y privados, especialmente los relacionados con atención sanitaria, cuidados de larga duración, accesibilidad residencial y transporte adaptado. Al mismo tiempo, la reducción de la población infantil y el estancamiento relativo de la población de 16 a 64 años sugieren que la provincia deberá prestar especial atención a su capacidad para atraer y retener población joven y adulta, tanto española como extranjera, si quiere amortiguar progresivamente los efectos del envejecimiento.

1.2.3.2. NACIONALIDAD Y LUGAR DE NACIMIENTO

Como recoge la tabla 1.8, la población con nacionalidad extranjera aumenta en Cádiz desde 41.782 personas en 2015 hasta 68.798 en 2025, lo que supone un incremento absoluto de 27.016 residentes y un crecimiento del 64,7%. Su peso relativo pasa del 3,4% al 5,5% de la población provincial. Aunque el aumento resulta importante para la dinámica interna de Cádiz, la proporción de extranjeros sigue siendo moderada en comparación con territorios que han ejercido una atracción internacional mucho más intensa. En 2025, la población extranjera representa el 23,2% de los residentes de Almería, el 19,1% de Málaga, el 24,5% de Alicante, el 15,9% de Murcia y el 14,1% del conjunto de España. Cádiz presenta una proporción semejante a la de Sevilla, 5,5%, y superior a la de Córdoba y Jaén, aunque considerablemente inferior a la media andaluza, situada en el 10,4%.

Esta diferencia es destacable porque indica que el crecimiento demográfico gaditano cuenta con una aportación internacional positiva, pero menos intensa que en las provincias mediterráneas más dinámicas desde el punto de vista residencial, turístico o laboral. Cádiz aumenta su población extranjera, pero no se configura todavía como uno de los grandes polos de atracción internacional del conjunto comparado. La capacidad futura de atraer población en edades laborales puede resultar especialmente importante para compensar la pérdida de menores y el incremento del peso de las cohortes mayores.

TABLA 1.8. NACIONALIDAD EXTRANJERA Y LUGAR DE NACIMIENTO, 2015-2025

TERRITORIO	% EXTRANJ. 2015 (PADRÓN)	% EXTRANJ. 2025 (CENSO ANUAL)	% NACIDA FUERA DE ESPAÑA 2025	% NACIDA FUERA DE LA PROVINCIA 2025
Cádiz	3,4%	5,5%	7,6%	19,2%
Granada	6,5%	9,1%	12,3%	26,2%
Huelva	8,1%	11,5%	13,1%	24,9%
Córdoba	2,7%	3,9%	5,4%	16,2%
Jaén	2,6%	4,1%	5,4%	15,1%
Málaga	15,2%	19,1%	24,2%	39,8%
Sevilla	3,5%	5,5%	7,8%	20,6%
Almería	19,2%	23,2%	25,2%	39,0%
Andalucía	7,6%	10,4%	13,1%	n.d.
Alicante	20,5%	24,5%	29,2%	46,1%
Murcia	13,7%	15,9%	20,4%	30,0%
A Coruña	3,1%	6,3%	12,2%	24,6%
Pontevedra	3,4%	5,6%	11,2%	23,4%
Bizkaia	5,7%	9,8%	13,9%	32,4%
ESPAÑA	10,1%	14,1%	19,3%	n.d.

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2023, 2025c), tablas 36780, 68519 y 68523. Los valores de 2015 proceden del Padrón continuo y los de 2025 del Censo Anual de Población; la comparación entre ambos extremos no es homogénea en términos de operación estadística.

El análisis por lugar de nacimiento nos amplía la perspectiva, ya que una persona nacida en el extranjero puede haber adquirido nacionalidad española, de modo que no coincide necesariamente con la población de nacionalidad extranjera. En Cádiz, la población nacida fuera de España asciende en 2025 a 95.782 personas, equivalentes al 7,6% de la población provincial, porcentaje superior al correspondiente a la población extranjera, 5,5%. La diferencia refleja la presencia de residentes nacidos en el extranjero que actualmente tienen nacionalidad española, un fenómeno relevante para interpretar adecuadamente la aportación migratoria a la estructura demográfica provincial.

Para medir la atracción residencial provincial se ha calculado el porcentaje de población residente nacida fuera de la provincia en la que actualmente reside. Este indicador debe analizarse únicamente entre provincias, ya que para Andalucía y España el perímetro territorial no es comparable. En Cádiz, la población nacida fuera de la provincia pasa de 216.762 personas en 2021 a 241.807 en 2025, elevando su participación desde el 17,3% hasta el 19,2% del total provincial. En el mismo periodo, la población nacida fuera de España pasa del 5,9% al 7,6%. Por tanto, Cádiz incrementa su atractivo residencial reciente, aunque lo hace desde niveles inferiores a los de Málaga, Almería, Alicante, Bizkaia o Murcia.

La comparación territorial muestra perfiles muy diferenciados. Alicante alcanza en 2025 la mayor proporción de residentes nacidos fuera de su provincia, con un 46,1%, y también la mayor proporción nacida fuera de España, con un 29,2%. Málaga y Almería presentan igualmente valores elevados de atracción residencial externa, con aproximadamente el 40% de residentes nacidos fuera de la provincia y más del 24% nacidos fuera de España. Cádiz se sitúa en una posición más moderada: su proporción de población nacida fuera de la provincia, 19,2%, es inferior a la de Málaga, Almería, Granada, Huelva, Alicante, A Coruña, Pontevedra, Bizkaia y Murcia, y próxima a la de Sevilla. Esta configuración sugiere que Cádiz mantiene una población fuertemente vinculada al propio territorio provincial, aunque durante los últimos años se observa un incremento gradual de la llegada de residentes procedentes de otros territorios y del extranjero.

1.2.4. DINÁMICA DEMOGRÁFICA

La dinámica demográfica de una población resulta de la combinación de dos grandes componentes: el movimiento natural (el contraste entre nacimientos y defunciones) y los flujos migratorios de entrada y salida. De su interacción depende que la provincia mantenga un volumen de población estable pese a las tensiones descritas en los apartados anteriores. En este apartado se examinan ambos componentes de forma conjunta, atendiendo primero a la evolución de la natalidad, la mortalidad y el saldo vegetativo, y después al comportamiento de los saldos migratorios, para cerrar con el balance de componentes que sintetiza la aportación de cada factor al crecimiento provincial.

El horizonte general del estudio es 2015-2025, pero las cifras anuales definitivas del INE –nacimientos, defunciones, indicadores demográficos y migraciones– llegan hasta 2024 en el momento de cierre. En materia migratoria se aplica una cautela adicional; 2015-2020 procede de la Estadística de Migraciones (EM) y 2021-2024 de la Estadística de Migraciones y Cambios de Residencia (EMCR), de modo que el enlace temporal no constituye una continuidad metodológica absoluta. La tabla 1.9 y el gráfico 1.2 reúnen la serie anual completa de Cádiz.

En 2015 nacieron en la provincia 11.814 personas, mientras que en 2024 los nacimientos se redujeron hasta 7.992, lo que representa una disminución de 3.822 nacimientos, equivalente al 32,4%. La caída no se concentra en un solo episodio, sino que responde a una trayectoria descendente prolongada; tras mantenerse en 11.814 nacimientos en 2016, el volumen anual desciende prácticamente de manera continuada hasta situarse por debajo de 9.000 nacimientos a partir de 2021. Esta evolución refleja que Cádiz ha perdido capacidad de reemplazo generacional a un ritmo superior al del conjunto andaluz y al nacional. Entre 2015 y 2024 los nacimientos disminuyeron un 25,4% en Andalucía y un 24,3% en España, según la síntesis acumulada de componentes demográficos que cierra este epígrafe.

La tasa bruta de natalidad confirma la intensidad del proceso. Cádiz pasó de 9,49 nacimientos por mil habitantes en 2015 a 6,34 por mil en 2024, una reducción de 3,15 puntos por mil. En el último ejercicio disponible, la tasa gaditana se situaba por debajo de Andalucía, que registró 6,95 por mil, y también ligeramente por debajo de España, con 6,49 por mil. Dentro del espacio andaluz, Cádiz presentó en 2024 una de las tasas más reducidas, solo se situó claramente por encima de las provincias gallegas incluidas en la comparación y de Bizkaia, mientras quedaba alejada de Almería, Murcia o Sevilla. Esta posición evidencia que la provincia no solo participa del descenso general de la natalidad española, sino que presenta una intensidad particularmente acusada dentro de su entorno territorial próximo.

TABLA 1.9. CÁDIZ: NATALIDAD, FECUNDIDAD, MORTALIDAD Y COMPONENTES DEMOGRÁFICOS, 2015-2024

AÑO	NACIM.	TBN (‰)	ICF	DEFUNC.	TBM (‰)	SALDO VEGET.	SALDO MIGRAT.	BALANCE
2015	11.814	9,49	1,37	10.121	8,13	1.693	–1.910	–217
2016	11.814	9,50	1,41	9.902	7,96	1.912	–1.183	729
2017	10.778	8,67	1,33	10.007	8,05	771	–473	298
2018	10.246	8,25	1,29	10.485	8,44	–239	752	513
2019	9.745	7,83	1,26	10.044	8,07	–299	5.303	5.004
2020	9.116	7,31	1,20	11.224	9,00	–2.108	5.550	3.442
2021	8.904	7,12	1,19	11.693	9,35	–2.789	3.498	709
2022	8.614	6,88	1,16	11.310	9,03	–2.696	7.149	4.453
2023	8.402	6,69	1,15	10.850	8,63	–2.448	6.475	4.027
2024	7.992	6,34	1,11	10.597	8,41	–2.605	6.250	3.645
Acum.	—	—	—	—	—	–8.808	31.411	22.603

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025i–k).
Saldo vegetativo = nacimientos – defunciones; saldo migratorio = exterior + interior; balance = vegetativo + migratorio.

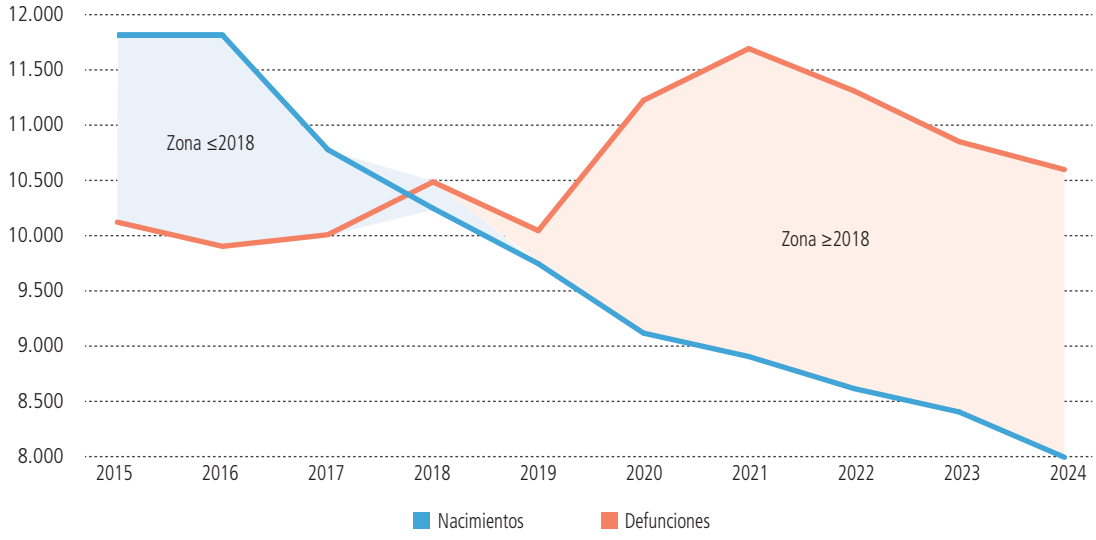
El indicador coyuntural de fecundidad, expresado como el número medio de hijos por mujer que resultaría de mantenerse las pautas de fecundidad observadas en cada año, también se deteriora. Cádiz pasó de 1,37 hijos por mujer en 2015 a 1,11 en 2024. En este último año, la cifra gaditana era inferior a la andaluza, situada en 1,18, aunque prácticamente coincidente con la española, de 1,10. El descenso resulta especialmente significativo porque se produce desde niveles ya reducidos en 2015, muy alejados del umbral de reemplazo generacional. En consecuencia, la dinámica natural de la provincia queda progresivamente condicionada por cohortes jóvenes menos numerosas y por una fecundidad insuficiente para sostener el volumen de nacimientos existente al comienzo del periodo.

Frente a la caída continuada de los nacimientos, la mortalidad mantiene en Cádiz un volumen elevado a lo largo del periodo. Las defunciones aumentaron desde 10.121 en 2015 hasta 10.597 en 2024, un incremento de 476 fallecimientos, equivalente al 4,7%. El máximo de la serie se registró en 2021, con 11.693 defunciones, dentro del periodo afectado por la crisis sanitaria y sus efectos posteriores. Aunque en 2023 y 2024 el número de defunciones se moderó respecto a los años de mayor mortalidad, continuó claramente por encima de los nacimientos. La tasa bruta de mortalidad pasó de 8,13 por mil en 2015 a 8,41 por mil en 2024, cifra próxima a la andaluza, de 8,48 por mil, y algo inferior a la española, de 8,87 por mil.

La consecuencia inmediata de la combinación entre menor natalidad y mortalidad relativamente estable es el cambio de signo del saldo vegetativo. Cádiz todavía presentaba un saldo natural positivo en 2015, con 1.693 nacimientos más que defunciones, y en 2016, con 1.912. En 2017 ese superávit se redujo a 771 personas y, desde 2018, el saldo pasó a ser negativo de forma ininterrumpida. El deterioro fue especialmente acusado a partir de 2020: el déficit vegetativo alcanzó -2.108 personas ese año, -2.789 en 2021, -2.696 en 2022, -2.448 en 2023 y -2.605 en 2024.

En términos acumulados, el crecimiento natural de la década (2015-2024) resulta netamente negativo. Por tanto, aun cuando los dos primeros años mostraron crecimiento natural, la década observada queda caracterizada por la consolidación de una pérdida demográfica de origen natural. Este proceso es compartido por numerosos territorios comparados, aunque con intensidad desigual (tabla 1.10). En 2024 solo Almería y Murcia presentaban saldo vegetativo positivo entre las provincias consideradas; Málaga, Sevilla, Cádiz y el resto de las provincias comparadas registraban más defunciones que nacimientos. Cádiz se sitúa así dentro de una pauta ampliamente extendida, pero con una intensidad relevante: su saldo vegetativo negativo de 2024 superó al de Málaga y Sevilla en términos absolutos, pese a tener menor población que ambas provincias.

GRÁFICO 1.2. CÁDIZ: EVOLUCIÓN DE NACIMIENTOS Y DEFUNCIONES, 2015-2024



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025k)

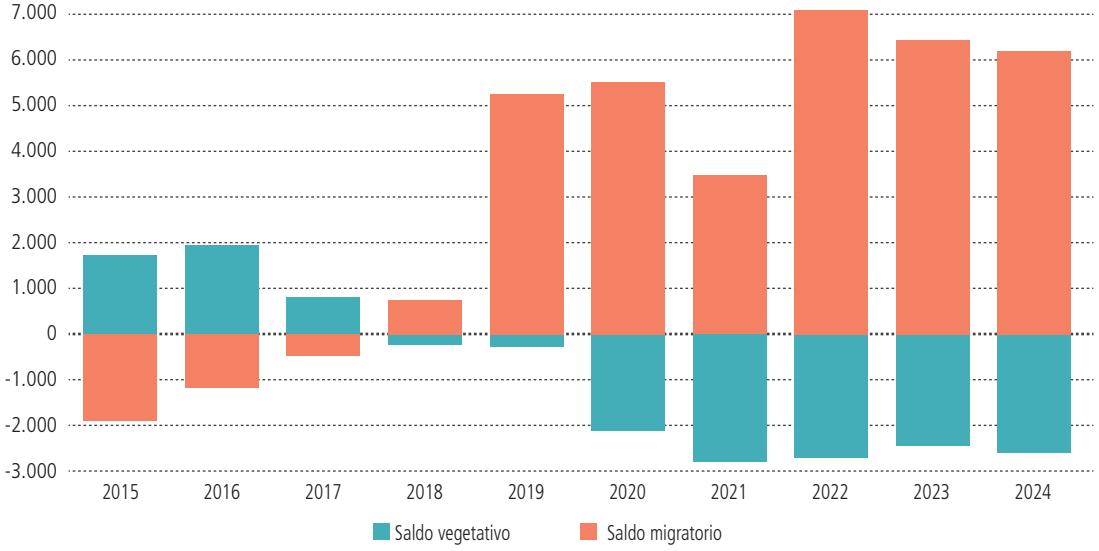
TABLA 1.10. COMPARACIÓN TERRITORIAL DE INDICADORES NATURALES Y MIGRATORIOS, 2024

TERRITORIO	TBN (‰)	ICF	TBM (‰)	SALDO VEGET.	SALDO MIGRAT.	BALANCE
Cádiz	6,34	1,11	8,41	–2.605	6.250	3.645
Almería	8,59	1,44	7,41	904	8.680	9.584
Córdoba	6,88	1,21	10,02	–2.422	1.718	–704
Granada	7,03	1,18	8,61	–1.494	7.760	6.266
Huelva	6,73	1,15	8,50	–948	4.084	3.136
Jaén	6,74	1,19	10,45	–2.291	1.506	–785
Málaga	6,57	1,07	7,73	–2.066	19.872	17.806
Sevilla	7,15	1,21	8,34	–2.350	12.042	9.692
Andalucía	6,95	1,18	8,48	–13.272	61.912	48.640
Alicante	6,56	1,15	8,42	–3.739	43.359	39.620
A Coruña	5,12	0,98	11,66	–7.403	14.923	7.520
Pontevedra	4,94	0,93	10,48	–5.254	6.635	1.381
Bizkaia	5,52	1,05	10,35	–5.619	13.433	7.814
Murcia	7,93	1,32	7,42	796	17.531	18.327
ESPAÑA	6,49	1,10	8,87	–118.113	626.268	508.155

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025i, 2025j).

La evolución migratoria constituye el principal elemento compensador de la debilidad natural de la provincia. En 2015, Cádiz presentó un saldo migratorio total negativo de -1.910 personas, resultado de un saldo exterior ligeramente negativo, de -219, y, sobre todo, de una pérdida neta frente a otras provincias españolas, de -1.691 personas. En 2016 y 2017 continuó registrando saldo migratorio total negativo, aunque progresivamente menos intenso. El punto de inflexión se produjo en 2018, cuando el saldo migratorio total pasó a ser positivo, con +752 personas, y se consolidó con claridad desde 2019.

GRÁFICO 1.3. CÁDIZ: SALDO VEGETATIVO Y SALDO MIGRATORIO TOTAL, 2015-2024



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025i, 2025k).

El componente determinante de esta mejora ha sido el saldo migratorio exterior (tabla 1.11). Cádiz pasó de perder población frente al extranjero en 2015 a obtener ganancias netas de +5.680 personas en 2019, +7.731 en 2022, +6.059 en 2023 y +6.930 en 2024. Por el contrario, el saldo interior, entendido en el nivel provincial como saldo neto frente al resto de provincias españolas, ha mostrado un comportamiento más irregular y generalmente menos favorable: fue negativo durante buena parte de la serie, alcanzó valores positivos en 2020, 2021 y 2023, y volvió a situarse en -680 personas en 2024. De este modo, la ganancia migratoria más reciente de Cádiz procede fundamentalmente de la movilidad exterior, mientras la movilidad residencial interna continúa revelando una menor capacidad de atracción relativa frente a otros territorios españoles.

TABLA 1.11. CÁDIZ: SALDOS MIGRATORIOS EXTERIOR E INTERIOR, 2015-2024

AÑO	SALDO MIGRATORIO EXTERIOR	SALDO INTERIOR/INTERPROVINCIAL	SALDO MIGRATORIO TOTAL
2015	-219	-1.691	-1.910
2016	+859	-2.042	-1.183
2017	+1.802	-2.275	-473
2018	+2.124	-1.372	+752
2019	+5.680	-377	+5.303
2020	+3.603	+1.947	+5.550
2021	+2.485	+1.013	+3.498
2022	+7.731	-582	+7.149
2023	+6.059	+416	+6.475
2024	+6.930	-680	+6.250

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025i): Estadística de Migraciones para 2015-2020 y Estadística de Migraciones y Cambios de Residencia para 2021-2024.

La contribución del componente migratorio a la evolución demográfica resulta especialmente visible cuando se contrasta con el saldo vegetativo. En 2015, el crecimiento natural positivo de Cádiz, +1.693 personas, no fue suficiente para compensar las pérdidas migratorias, de modo que el balance conjunto de componentes fue ligeramente negativo, -217 personas. En 2024 la situación se había invertido por completo: el saldo vegetativo era marcadamente negativo, -2.605, pero la ganancia migratoria, +6.250, permitió alcanzar un balance de componentes positivo de +3.645 personas. Es decir, la migración neta no solo compensó la pérdida natural, sino que la superó en aproximadamente 2,4 veces durante el último año observado.

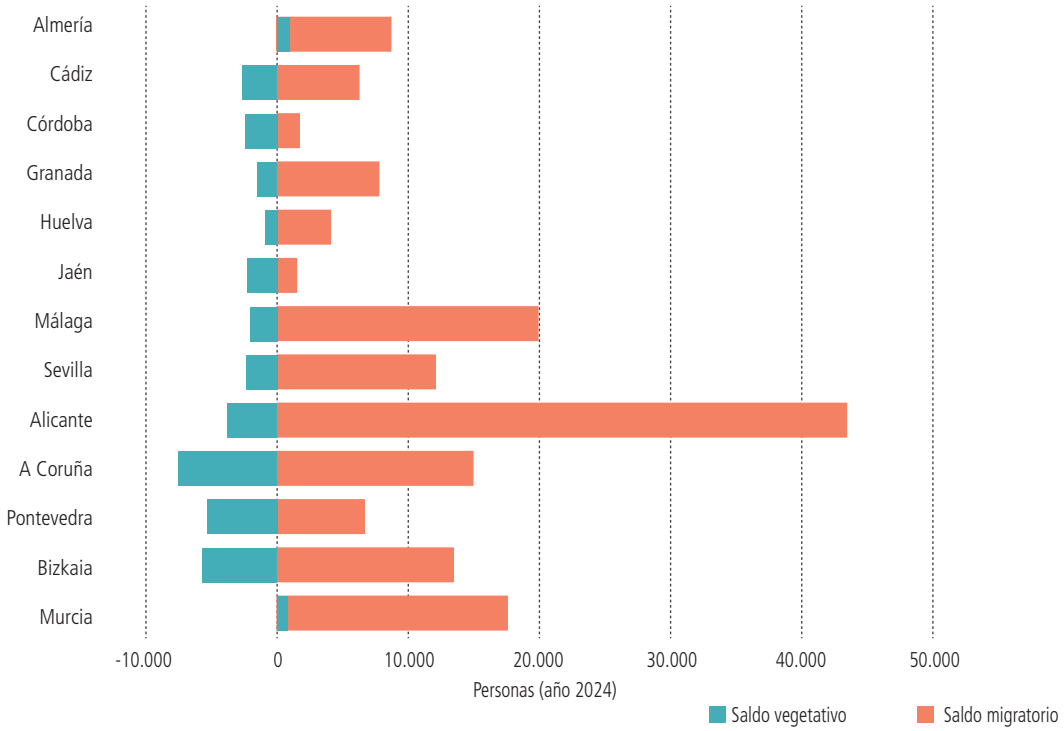
En el conjunto del periodo 2015-2024, Cádiz acumuló un saldo vegetativo de -8.808 personas y un saldo migratorio total de +31.411, lo que conduce a un balance positivo de componentes de +22.603 personas (tabla 1.12; gráfico 1.3). Este resultado revela una transformación sustancial del patrón demográfico provincial: el mantenimiento de la población ya no descansa en el crecimiento natural, que ha pasado a actuar como factor contractivo, sino en la capacidad de captar residentes procedentes del exterior y, de forma mucho más limitada e irregular, de otros territorios españoles. El gráfico 1.4 extiende esta descomposición de componentes al resto de provincias comparadas en 2024.

TABLA 1.12. SÍNTESIS ACUMULADA DE COMPONENTES DEMOGRÁFICOS, 2015-2024

TERRITORIO	VAR. NACIMIENTOS 2015-24 (%)	SALDO VEGETATIVO ACUM.	SALDO MIGRATORIO ACUM.	BALANCE ACUM.
Cádiz	–32,4 %	–8.808	31.411	22.603
Málaga	–23,3 %	–3.572	163.363	159.791
Sevilla	–27,7 %	–731	50.430	49.699
Andalucía	–25,4 %	–49.965	344.904	294.939
ESPAÑA	–24,3 %	–781.250	3.443.343	2.662.093

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025i, 2025k). Balance = saldo vegetativo + saldo migratorio neto; indicador analítico de contribución, no identificado con la variación exacta del stock.

GRÁFICO 1.4. COMPONENTES DEMOGRÁFICOS POR PROVINCIA COMPARADA, 2024



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025i, 2025k), tablas 6506, 6507, 6545, 6546, 69765 y 69763

1.2.5. DIMENSIÓN SOCIAL

La dimensión social se examina desde cuatro perspectivas: renta de los hogares, vulnerabilidad y desigualdad, nivel educativo, e indicadores sociolaborales que conectarán con la evolución económica. La renta procede del Atlas de Distribución de Renta de los Hogares (2015-2023), cuya renta neta media no equivale a la Renta Disponible Bruta de la Contabilidad Regional; el AROPE –tasa de riesgo de pobreza o exclusión social *(At Risk of Poverty or Social Exclusion),* indicador multidimensional armonizado por Eurostat y difundido en España mediante la Encuesta de Condiciones de Vida (INE, 2026c)– solo se ofrece a escala autonómica y nacional; el nivel educativo cubre 2021-2024; y la EPA y la afiliación llegan a 2025, con un cambio de base poblacional en 2021.

1.2.5.1. RENTA Y DESIGUALDAD

En 2023, último ejercicio del Atlas de Distribución de Renta de los Hogares, la renta neta media de Cádiz se situó en 12.335 euros por persona y 32.323 euros por hogar: 187 euros por debajo de la media andaluza y 2.701 euros por debajo de la española, esto es, en torno al 18% del nivel nacional. El apartado 1.5 desarrolla la comparación provincial y municipal de la renta con detalle; este epígrafe se limita a incorporar ese posicionamiento como contexto y a examinar a continuación su dimensión distributiva, que no se aborda en aquel apartado.

La renta media debe complementarse con indicadores de distribución, puesto que dos territorios con niveles medios semejantes pueden presentar perfiles sociales distintos si la renta se concentra de manera desigual o si una parte relevante de la población se mantiene en los tramos bajos. En 2023, Cádiz registró un índice de Gini –que resume la concentración de la renta en una escala de 0 (igualdad total) a 100 (máxima concentración)– de 30,9; ligeramente inferior al de Andalucía, 31,3; y al de España, 32,1 (tabla 1.13). El cociente P80/P20, definido como la relación entre los percentiles 80 y 20 de la distribución de renta por unidad de consumo, fue de 2,6 en Cádiz, frente a 2,5 en Andalucía y 2,8 en España. En términos estrictamente

distributivos, la provincia no presenta una desigualdad superior a las referencias agregadas; sin embargo, el nivel medio de renta es inferior, de modo que una desigualdad moderada puede coexistir con una incidencia elevada de rentas bajas.

Esta cuestión se confirma al observar la población situada por debajo del 60% de la mediana de renta publicada por el INE. En Cádiz, ese porcentaje alcanzó el 28,4% en 2023, por encima de Andalucía, 27,9%, y claramente superior a España, 21,3%. La provincia también registró un 11,6% de población con ingresos por unidad de consumo inferiores a 7.500 euros, igual que Andalucía y por encima del 9,0% nacional. Cádiz se aproxima, por tanto, al patrón andaluz de vulnerabilidad económica, con una posición más desfavorable que los territorios gallegos considerados y, especialmente, que Bizkaia.

El detalle municipal, obtenido de la explotación municipal completa del Atlas, muestra que la vulnerabilidad social no se distribuye de forma uniforme en la provincia. Chipiona registró en 2023 la mayor proporción de población bajo el umbral relativo considerado, con 41,1%; seguida de Sanlúcar de Barrameda, con 38,6%; y La Línea de la Concepción, con 37,7%. En el extremo contrario se situaron Cádiz, con 18,9%; Trebujena, con 19,8%; y Los Barrios, con 21,0%. Resulta especialmente relevante que los municipios con mayor renta no coincidan siempre con los de menor desigualdad. Por ejemplo, San Roque –segundo municipio provincial por renta media por persona– presenta un índice de Gini de 35,7, significativamente elevado dentro del conjunto gaditano. Esto sugiere que el crecimiento o la concentración de actividades de mayor renta no garantiza por sí misma una distribución social equilibrada.

TABLA 1.13. INDICADORES TERRITORIALES DE DESIGUALDAD Y RENTA BAJA, 2023

TERRITORIO	ÍNDICE DE GINI	P80/P20	% BAJO 60 % MEDIANA	% INGRESOS < 7.500 €
Cádiz	30,9	2,6	28,4	11,6
Málaga	32,7	2,8	27,5	12,7
Sevilla	31,1	2,6	25,7	10,1
Andalucía	31,3	2,5	27,9	11,6
Alicante	32,6	2,8	30,2	14,4
Murcia	31,1	2,5	27,3	11,3
A Coruña	29,3	2,4	17,7	7,1
Pontevedra	28,4	2,4	19,1	7,7
Bizkaia	29,6	2,5	13,3	5,5
ESPAÑA	32,1	2,8	21,3	9,0

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025a), tablas 53688, 53690 y 53694.

La Encuesta de Condiciones de Vida permite ampliar la interpretación mediante el indicador AROPE, que integra riesgo de pobreza, carencia material y social severa y baja intensidad de trabajo en el hogar. No obstante, su publicación territorial homogénea se realiza a escala autonómica y nacional, no provincial. Por esta razón, no resulta metodológicamente correcto atribuir automáticamente a Cádiz la tasa AROPE de Andalucía, ni comparar directamente Cádiz con Bizkaia, Alicante o A Coruña mediante esta operación estadística. La información autonómica debe entenderse como contexto social general del territorio regional en el que se integra cada provincia.

En 2025, Andalucía registró una tasa AROPE del 34,7%, nueve puntos por encima de España, cuya tasa fue del 25,7% (tabla 1.14). Pese a la reducción producida desde 2015 –cuando Andalucía alcanzaba el 43,6%–, la comunidad mantiene una posición de mayor vulnerabilidad, aunque ciertamente disminuyendo en los últimos años del análisis. El contraste territorial nos indica que el País Vasco registró en 2025 una tasa AROPE del 14,7%, Galicia del 22,1%, la Comunitat Valenciana del 30,7% y la Región de Murcia del 32,5%. Este entorno autonómico es coherente con la posición observada en la renta provincial: Cádiz comparte un contexto regional caracterizado por niveles de renta inferiores a la media española y mayor exposición relativa a la vulnerabilidad social.

TABLA 1.14. TASA AROPE Y RIESGO DE POBREZA: CONTEXTO AUTONÓMICO Y NACIONAL

TERRITORIO	AROPE 2015 (%)	AROPE 2025 (%)	VARIACIÓN (P.P.)	RIESGO POBREZA 2025 (%)
Región de Murcia	39,3	32,5	–6,8 p.p.	26,7
Comunitat Valenciana	33,2	30,7	–2,5 p.p.	26,0
Galicia	24,9	22,1	–2,8 p.p.	16,0
País Vasco	18,2	14,7	–3,5 p.p.	9,3
Andalucía	43,6	34,7	–8,9 p.p.	27,7
ESPAÑA	28,7	25,7	–3,0 p.p.	19,5

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026c), tabla 60264. Uso contextual autonómico; el indicador no es directamente atribuible a la provincia.

1.2.5.2. EDUCACIÓN Y MERCADO DE TRABAJO

El nivel educativo es una dimensión social fundamental porque condiciona las posibilidades de acceso a empleos estables, la capacidad de adaptación tecnológica y la participación en actividades económicas de mayor productividad.

En 2024, el 27,9% de la población gaditana de 16 y más años tenía estudios superiores, proporción inferior a Andalucía, 29,0%, y sensiblemente menor que España, 34,1% (tabla 1.15). Las diferencias son particularmente amplias frente a Bizkaia, donde el peso de la educación superior alcanza el 43,8%, y A Coruña, con 35,0%. Cádiz se aproxima más a Alicante y Murcia, territorios en los que la educación superior representa respectivamente el 26,0% y el 27,3% de la población adulta. En sentido opuesto, el porcentaje de población gaditana con estudios hasta la primera etapa de secundaria alcanza el 50,7%, superior al registrado en Andalucía, 48,1%, y claramente por encima del nacional, 43,8%.

TABLA 1.15. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE 16 Y MÁS AÑOS POR NIVEL EDUCATIVO, 2024 (%)

TERRITORIO	HASTA 1.ª ETAPA SECUNDARIA	2.ª SECUNDARIA / FP MEDIA	EDUCACIÓN SUPERIOR
Cádiz	50,7	21,4	27,9
Málaga	48,6	22,4	29,0
Sevilla	48,0	21,0	31,0
Andalucía	48,1	22,9	29,0
Alicante	51,6	22,4	26,0
Murcia	49,9	22,8	27,3
A Coruña	43,6	21,4	35,0
Pontevedra	47,3	21,3	31,4
Bizkaia	36,5	19,7	43,8
ESPAÑA	43,8	22,1	34,1

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026a), tabla 67131.

La relación entre educación y actividad económica es igualmente expresiva (tabla 1.16). En Cádiz, el 62,8% de la población con educación superior aparece clasificada como ocupada en 2024, mientras que entre quienes solo alcanzan hasta la primera etapa de secundaria la proporción ocupada se reduce al 27,1%. Al mismo tiempo, el porcentaje de personas clasificadas como paradas dentro del grupo de educación básica, 13,5%, supera al registrado entre quienes cuentan con educación superior, 9,1%. Aunque estos porcentajes proceden de una clasificación censal y no equivalen a las tasas EPA, evidencian una asociación robusta entre formación y acceso al empleo.

TABLA 1.16. RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD SEGÚN NIVEL EDUCATIVO, 2024 (%)

TERRITORIO	OCUPADOS CON EDUCACIÓN BÁSICA	OCUPADOS CON EDUCACIÓN SUPERIOR	PARADOS CON EDUCACIÓN BÁSICA	PARADOS CON EDUCACIÓN SUPERIOR)
Cádiz	27,1	62,8	13,5	9,1
Málaga	32,9	64,3	10,2	7,2
Sevilla	31,0	69,5	11,1	7,4
Andalucía	32,8	66,3	11,2	7,7
Alicante	31,2	65,1	8,4	5,6
Murcia	36,1	71,1	8,6	4,8
A Coruña	27,4	69,9	6,0	4,0
Pontevedra	30,0	68,9	6,6	4,6
Bizkaia	23,1	69,3	5,7	4,9
ESPAÑA	32,1	69,0	7,9	5,1

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026a), tabla 67131.

Entre 2021 y 2024, el peso de la educación superior aumentó en Cádiz desde el 25,9% hasta el 27,9%, avance de dos puntos porcentuales. Sin embargo, el incremento fue ligeramente inferior al observado en Andalucía y España, y no elimina la brecha estructural con territorios como Bizkaia o A Coruña. Desde la perspectiva del desarrollo territorial, este resultado tiene especial importancia ya que la atracción de actividades logísticas, energéticas, industriales o tecnológicas vinculadas a nuevas infraestructuras requiere una oferta formativa suficiente y mecanismos eficaces de conexión entre cualificación, movilidad y empleo.

Los indicadores sociolaborales, que enlazan estos datos con la evolución económica, se analizan con detalle en el apartado 1.6.1. Basta recordar aquí que en 2025 la tasa de paro EPA de Cádiz (18,7%) es la más elevada de las trece provincias comparadas y supera en 3,5 puntos a la andaluza y en 8,2 a la española, y todo ello pese a haberse reducido en 19,6 puntos desde 2015 y a que la afiliación a la Seguridad Social ha crecido un 27,7% en la década, algo más que en Andalucía y en España.

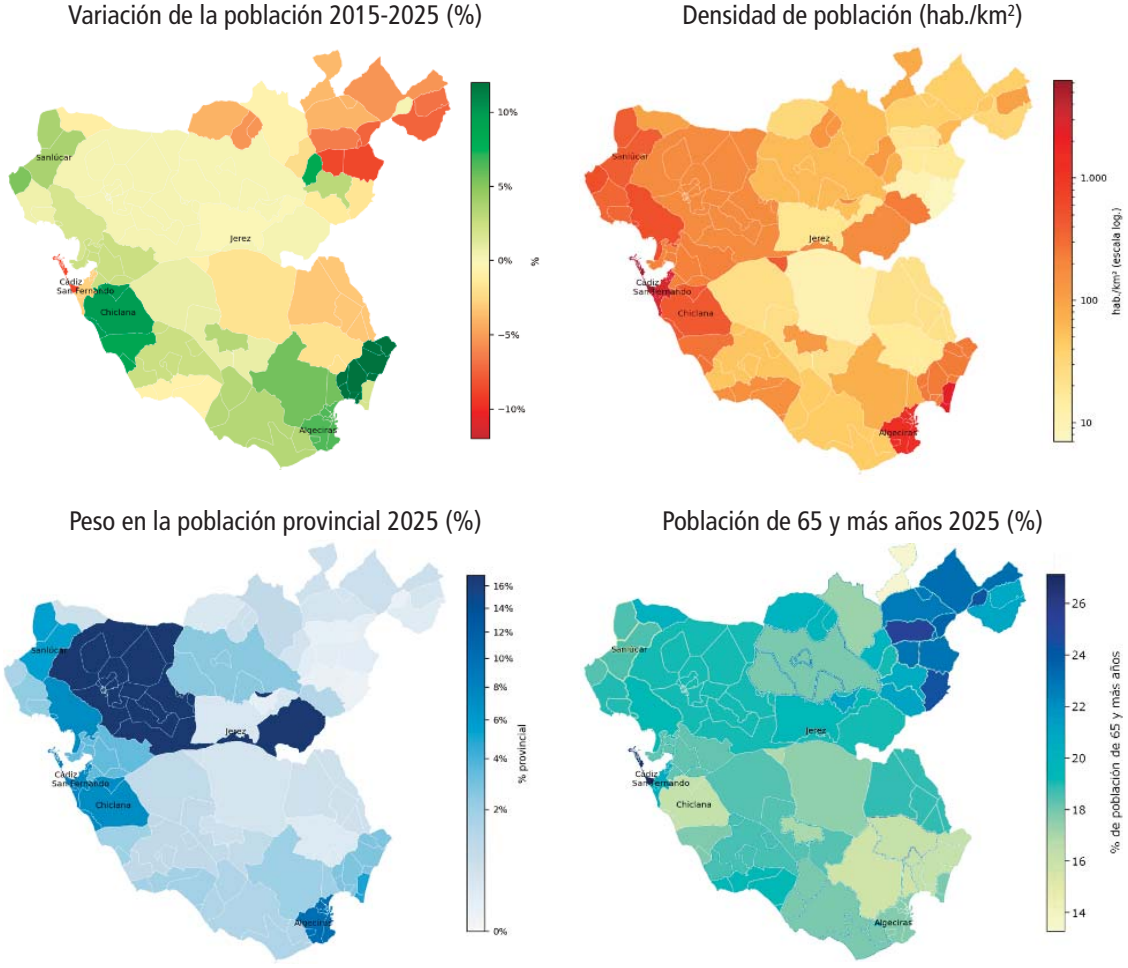
En este sentido, la persistencia de un desempleo comparativamente alto pese a la mejora de la afiliación se asocia habitualmente a factores estructurales que este apartado describimos. Concretamente, una estructura productiva con fuerte peso de la construcción, la hostelería y el turismo –de marcada estacionalidad–, un tejido industrial concentrado en enclaves específicos (Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar) y una brecha formativa que limita el acceso a los empleos de mayor cualificación. La estacionalidad se refleja en la contratación –con máximos en los trimestres estivales– y ayuda a explicar que la reducción del paro no se haya traducido en una convergencia plena con las medias andaluza y nacional. El diferencial de desempleo constituye, así, el rasgo social más persistente del diagnóstico y el principal criterio frente al que valorar el impacto de las infraestructuras.

1.2.6. SÍNTESIS COMPARATIVA

En esta síntesis integramos los resultados pero sin forzar una homogeneidad temporal, concretamente la comparación demográfica reciente emplea el Censo Anual (2021-2025); la renta y la desigualdad llegan a 2023; la educación a 2024; y la EPA y la afiliación a 2025; aspectos que ya citamos al inicio de este capítulo. Frente a Andalucía (tabla 1.17), Cádiz muestra renta próxima al promedio regional (-187 €) y envejecimiento similar, pero menor dinamismo demográfico (0,9% frente a 2,3% en 2021-2025), algo más de renta baja y, sobre todo, una tasa de paro superior en 3,5 puntos. Respecto de España, las diferencias son más profundas: -2.701 € de renta por persona, +7,1 puntos de renta baja, -6,2 de educación superior y +8,2 de paro. La afiliación, sin embargo, crece algo más que en ambos ámbitos (27,7%), señal de que la provincia genera empleo, aunque insuficiente para cerrar el diferencial de desempleo.

El diagnóstico municipal nos permite realizarlo, para una rápida visualización, bajo el prisma de una lectura cartográfica. Así, el gráfico 1.5 reúne cuatro mapas de calor de la provincia –variación de la población entre 2015 y 2025, densidad de población en 2025, peso de cada municipio en la población provincial en 2025 y porcentaje de población de 65 y más años en 2025–, de modo que puedan compararse simultáneamente la dinámica demográfica, la concentración territorial y la distribución espacial del envejecimiento. La distribución municipal de la renta se representa en el gráfico 1.17, dentro del apartado 1.5.

GRÁFICO 1.5. MAPAS DE CALOR MUNICIPALES DE CÁDIZ: VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN (2015-2025), DENSIDAD, PESO PROVINCIAL Y PORCENTAJE DE POBLACIÓN DE 65 Y MÁS AÑOS (2025)



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025b), tabla 2864, para la población municipal, su variación, densidad y peso provincial; INE (2026b), tabla 69145, para la población de 65 y más años; y de la geometría de líneas límite municipales del Centro Nacional de Información Geográfica (s. f.). Ámbito de 45 municipios. San Martín del Tesorillo, segregado de Jimena de la Frontera en 2018, se representa dentro de esta última y carece de variación 2015–2025, por lo que el mapa de variación recoge 44 municipios con dato.

Leído en conjunto, el panel confirma los rasgos ya descritos y precisa su localización. El mapa de variación sitúa el crecimiento en el litoral atlántico y en el Campo de Gibraltar –San Roque (16,8%), Chiclana de la Frontera (9,8%) y Conil de la Frontera (8,9%)–, mientras la pérdida se reparte entre la capital (-8,7%) y los municipios serranos, con Grazalema (-8,7%) y Setenil de las Bodegas (-7,4%) en el extremo. Los mapas de densidad y peso provincial separan dos fenómenos que conviene no confundir; la densidad alcanza sus máximos en la Bahía por la reducida extensión de algunos términos municipales –Cádiz (6.286 hab./km²) y San Fernando (3.021)–, mientras el mayor peso en la población provincial corresponde a Jerez de la Frontera (17,0%), Algeciras (10,1%) y Cádiz (8,8%); en el extremo opuesto, Villaluenga del Rosario reúne 7,8 hab./km² y apenas el 0,04% de la población provincial.

El mapa de población de 65 y más años incorpora una dimensión territorial adicional. Las proporciones más elevadas se concentran principalmente en municipios de la Sierra de Cádiz y del interior provincial, mientras los valores más reducidos aparecen en varios municipios del Campo de Gibraltar y del litoral con mayor dinamismo demográfico. Esta distribución muestra que el envejecimiento relativo no coincide necesariamente con la densidad ni con el peso poblacional; algunos municipios pequeños y poco densos presentan porcentajes elevados de población mayor, mientras los grandes núcleos concentran un mayor número absoluto de residentes de edad avanzada sin registrar siempre las proporciones más altas.

La geografía de la renta, analizada en el apartado 1.5, tampoco reproduce exactamente estos patrones; así, la capital combina la renta más elevada con la mayor pérdida de población, mientras algunos municipios litorales dinámicos figuran entre los de renta más baja. Dinámica demográfica, densidad, concentración poblacional, envejecimiento y renta dibujan geografías parcialmente divergentes, cuya consideración conjunta matiza la síntesis provincial recogida en las tablas 1.17 a 1.20.

TABLA 1.17. CÁDIZ FRENTE A ANDALUCÍA Y ESPAÑA: INDICADORES DE SÍNTESIS

INDICADOR	CÁDIZ	ANDALUCÍA	BRECHA CÁDIZ–ANDALUCÍA	ESPAÑA	BRECHA CÁDIZ–ESPAÑA
Variación de población 2021-2025 (%)	0,9	2,3	-1,4 p.p.	3,6	-2,7 p.p.
Población de 65 y más años 2025 (%)	19,2	19,1	+0,1 p.p.	20,7	-1,5 p.p.
Renta neta media por persona 2023 (€)	12.335€	12.522€	-187	15.036€	-2.701
Población bajo el 60% de la mediana 2023 (%)	28,4	27,9	+0,5 p.p.	21,3	+7,1 p.p.
Educación superior 2024 (%)	27,9	29,0	-1,1 p.p.	34,1	-6,2 p.p.
Tasa media anual de paro EPA 2025 (%)	18,7	15,2	+3,5 p.p.	10,5	+8,2 p.p.
Crecimiento de la afiliación media 2015-2025 (%)	27,7	25,8	+1,9 p.p.	26,6	+1,1 p.p.

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025a, 2025c, 2026d) y Tesorería General de la Seguridad Social (2026). Las brechas se calculan como valor de Cádiz menos valor de referencia.

Las tablas 1.18 y 1.19 desagregan esa posición en dos contrastes que se examinan a continuación; el que Cádiz mantiene con las dos grandes provincias andaluzas y el que resulta de compararla con las provincias de referencia externas.

TABLA 1.18. CÁDIZ, MÁLAGA Y SEVILLA: COMPARACIÓN INTEGRADA

INDICADOR	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA
Variación de población 2021-2025 (%)	0,9	5,6	1,4
Población de 65 y más años 2025 (%)	19,2	19,0	18,4
Saldo vegetativo 2024 (‰)	-2,07	-1,16	-1,19
Saldo migratorio 2024 (‰)	4,95	11,09	6,09
Renta neta media por persona 2023 (€)	12.335€	12.950€	12.964€
Población bajo el 60 % de la mediana 2023 (%)	28,4	27,5	25,7
Educación superior 2024 (%)	27,9	29,0	31,0
Tasa media anual de paro EPA 2025 (%)	18,7	13,0	13,9
Crecimiento de la afiliación media 2015-2025 (%)	27,7	39,2	25,6

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025a, 2025c, 2025j, 2026d) y Tesorería General de la Seguridad Social (2026). Los saldos por mil se calculan sobre la población de cada territorio a 1 de enero de 2025.

El contraste con Málaga es especialmente ilustrativo del techo de la provincia. Málaga combina el mayor crecimiento poblacional de las tres provincias andaluzas comparadas (5,6% en 2021-2025), un saldo

migratorio muy superior y un aumento de la afiliación del 39,2% –más de once puntos por encima del gaditano–, lo que se traduce en una tasa de paro 5,7 puntos inferior. Sevilla, con un dinamismo demográfico más contenido y próximo al de Cádiz, logra sin embargo mejores resultados en formación superior, incidencia de renta baja y desempleo. La posición gaditana frente a las dos grandes provincias andaluzas no es, por tanto, de partida estructuralmente distinta, pero sí de peores resultados sociolaborales, lo que sugiere un margen de mejora vinculado al empleo y a la cualificación más que al tamaño o a la localización.

TABLA 1.19. CÁDIZ Y PROVINCIAS SELECCIONADAS: POSICIÓN COMPARADA

PROVINCIA	VAR. POB. 21-25 (%)	65+ 2025 (%)	RENTA/ PERS. (€)	RENTA BAJA (%)	EDUC. SUP. (%)	PARO 2025 (%)	CREC. AFIL. (%)
Cádiz	0,9	19,2	12.335	28,4	27,9	18,7	27,7
Alicante	7,8	21,0	12.313	30,2	26,0	12,5	33,7
Murcia	4,5	17,0	12.446	27,3	27,3	12,1	32,0
A Coruña	1,3	26,3	15.319	17,7	35,0	7,2	18,6
Pontevedra	0,2	24,7	14.137	19,1	31,4	10,0	18,5
Bizkaia	1,2	24,7	18.738	13,3	43,8	7,8	14,7

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025a, 2025c, 2026a, 2026d) y Tesorería General de la Seguridad Social (2026). Renta y renta baja: 2023; educación: 2024; paro: 2025; afiliación: variación 2015-2025.

La comparación con las provincias de referencia externas nos matizaría el diagnóstico. Alicante y Murcia comparten con Cádiz un nivel de renta por persona muy similar e incluso una incidencia de renta baja comparable, pero registran tasas de paro seis puntos inferiores y un crecimiento demográfico y de afiliación mucho más intenso; pudiéndose indicar que la diferencia no está tanto en el nivel de renta cuanto en la capacidad de generar empleo y atraer población. Las provincias del norte atlántico –A Coruña, Pontevedra y Bizkaia– nos trasladan el contraste opuesto, más envejecidas que Cádiz y con escaso dinamismo demográfico, superan sin embargo con holgura a la provincia en renta, formación superior y, sobre todo, en tasa de paro, que en Bizkaia y A Coruña se sitúa por debajo del 8 %. La posición gaditana combina, por tanto, un perfil demográfico relativamente joven con unos resultados sociales y laborales propios de un territorio en desventaja estructural.

Para resumir la posición gaditana se ha elaborado un cuadro ordinal sobre las trece provincias comparadas, indicador por indicador (tabla 1.20). Cádiz no ofrece una posición uniforme, presenta un crecimiento de afiliación apreciable (5ª) y un envejecimiento menos intenso que algunas provincias del norte (6ª), pero resultados débiles en renta (9ª), renta baja (9ª) y formación superior (8ª), y ocupa la última posición (13ª de 13) en tasa de paro. La mejora de la década no equivale a convergencia plena; es decir, la provincia progresa, pero desde una posición inicial muy desfavorable y sin cerrar sus principales brechas sociales.

TABLA 1.20. POSICIÓN RELATIVA DE CÁDIZ ENTRE LAS TRECE PROVINCIAS COMPARADAS

INDICADOR	SENTIDO DE ORDENACIÓN	POSICIÓN DE CÁDIZ	LECTURA
Crecimiento de población 2021-2025	Mayor = más dinamismo	10ª de 13	Crecimiento reducido
Peso de población 65+ 2025 (menor)	Menor = menos envejecida	6ª de 13	Posición intermedia
Renta neta por persona 2023	Mayor = más favorable	9ª de 13	Renta reducida
Menor incidencia de renta baja 2023	Menor = más favorable	9ª de 13	Vulnerabilidad elevada
Educación superior 2024	Mayor = más favorable	8ª de 13	Brecha formativa moderada
Menor tasa de paro EPA 2025	Menor = más favorable	13ª de 13	Peor posición laboral
Crecimiento de afiliación 2015-2025	Mayor = más dinamismo	5ª de 13	Evolución positiva

Fuente: elaboración propia a partir de las estadísticas oficiales citadas en el texto. El panel incluye las ocho provincias andaluzas, Alicante, Murcia, A Coruña, Pontevedra y Bizkaia

1.3. Evolución del PIB

En este apartado examinamos la trayectoria de la actividad económica gaditana durante el periodo 2015-2025 desde una perspectiva territorial y comparada, manteniendo una separación entre los datos que permiten una comparación homogénea entre provincias españolas y las actualizaciones disponibles exclusivamente para Andalucía. La referencia central es la Contabilidad Regional de España (CRE) del Instituto Nacional de Estadística (INE), cuya serie provincial de producto interior bruto a precios de mercado, expresada en precios corrientes, alcanza hasta 2023 (estimación provisional). Por consiguiente, el análisis comparativo principal de Cádiz frente a las restantes provincias andaluzas y frente a Alicante, A Coruña, Pontevedra, Bizkaia y Murcia se cierra en 2023(P), mientras que el tratamiento de 2025 se aborda en un epígrafe específico, con la información publicada por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) y sin integrarla en el panel nacional homogéneo (INE, 2025g; IECA, 2026).

La distinción entre crecimiento nominal y crecimiento real es especialmente relevante en una fase caracterizada por la interrupción de actividad de 2020 y por el repunte de los precios durante la recuperación posterior. El INE proporciona, para las provincias, la serie de PIB en precios corrientes, pero la tabla provincial empleada no contiene índices de volumen encadenados. Estos últimos sí están publicados de forma oficial para las comunidades autónomas y para España hasta 2024. Por ello, las tasas provinciales que se presentan a continuación reflejan variaciones monetarias nominales; la lectura de la evolución real se limita de forma intencionada a Andalucía, España y, como referencia uniprovincial adicional, la Región de Murcia, habiendo así evitado cualquier reconstrucción provincial no oficial (INE, 2025e, 2025f, 2025g).

1.3.1. PIB TOTAL: DIMENSIÓN ECONÓMICA Y POSICIÓN RELATIVA DE CÁDIZ

La economía gaditana generó un PIB a precios de mercado de 20.227,8 millones de euros en 2015 y de 26.784,0 millones en 2023(P). En el contexto andaluz, Cádiz ocupó la tercera posición por tamaño económico tanto al inicio como al final del periodo analizado, tras Sevilla y Málaga. El dato es significativo porque refleja una base productiva provincial de cierta dimensión, asentada sobre la combinación de servicios, actividades industriales y funciones logísticas vinculadas a su posición marítima y al sistema Bahía de Cádiz-Jerez; sin embargo, el hecho de conservar el tercer puesto no implica que haya mantenido su peso relativo. Su participación en el PIB andaluz pasó del 13,82% en 2015 al 13,43% en 2023(P), una ligera reducción asociada al crecimiento nominal más intenso registrado por Málaga y Huelva durante el mismo intervalo.

TABLA 1.21. PIB A PRECIOS CORRIENTES DE CÁDIZ, PROVINCIAS ANDALUZAS Y ANDALUCÍA, 2015-2023(P). MILLONES DE EUROS.

TERRITORIO	2015	2019	2020	2023(P)	VAR. 2015–2023
Almería	13.048,9	16.003,6	14.764,3	18.250,2	39,9%
Cádiz	20.227,8	23.352,6	20.477,4	26.784,0	32,4%
Córdoba	13.354,3	14.237,2	13.134,5	17.217,2	28,9%
Granada	15.864,6	17.538,1	15.967,9	20.837,0	31,3%
Huelva	8.936,1	10.650,6	9.353,4	13.183,7	47,5%
Jaén	11.120,1	11.267,3	10.781,4	13.052,1	17,4%
Málaga	27.876,4	32.530,1	28.516,6	41.235,1	47,9%
Sevilla	35.977,8	40.899,3	37.457,4	48.846,7	35,8%
Andalucía	146.406,1	166.478,7	150.452,9	199.406,1	36,2%

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926. 2023(P): estimación provisional.

Las diferencias internas de Andalucía son relevantes para comprender el papel de Cádiz. Sevilla alcanzó 48.846,7 millones de euros en 2023(P) y Málaga 41.235,1 millones, frente a los 26.784,0 millones de Cádiz. No obstante, la provincia gaditana mantiene un nivel de producción claramente superior al de Granada, Almería, Córdoba, Huelva y Jaén. Este patrón sitúa a Cádiz en una posición intermedia-alta dentro de

Andalucía; así, dispone de suficiente masa económica para que la dotación y funcionamiento de infraestructuras portuarias, ferroviarias, viarias y energéticas tenga implicaciones sistémicas, pero su dinamismo nominal no ha igualado el de los espacios andaluces con mayor expansión en el periodo, especialmente Málaga.

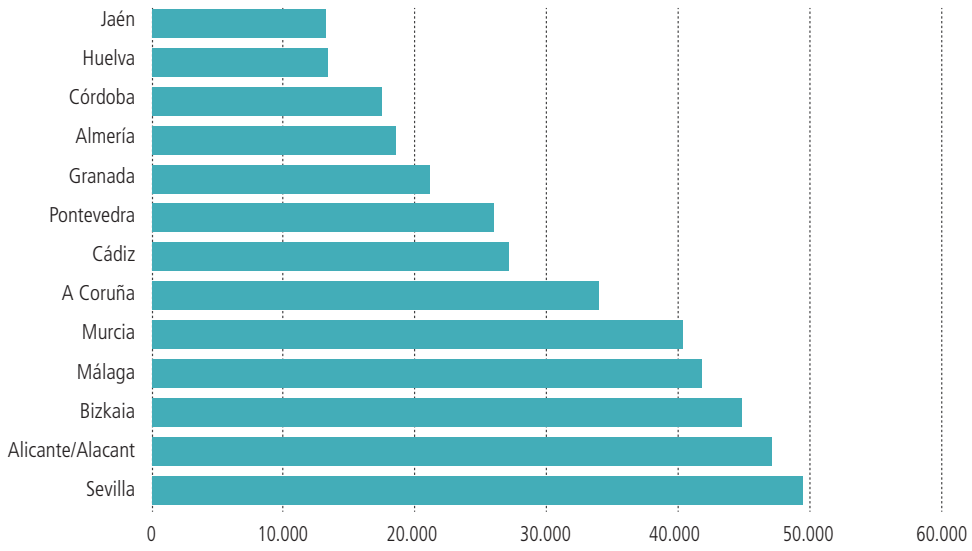
TABLA 1.22. PIB NOMINAL: CÁDIZ FRENTE A PROVINCIAS ESPAÑOLAS SELECCIONADAS Y ESPAÑA.

TERRITORIO	2015 (M€)	2023(P) (M€)	VAR. ACUMULADA	TCAM NOMINAL
Alicante	32.372,3	46.472,8	43,6%	4,62%
A Coruña	24.557,8	33.477,7	36,3%	3,95%
Pontevedra	18.864,7	25.662,6	36,0%	3,92%
Bizkaia	32.886,8	44.229,9	34,5%	3,77%
Murcia	29.168,7	39.838,7	36,6%	3,97%
Cádiz	20.227,8	26.784,0	32,4%	3,57%
ESPAÑA	1.087.112,0	1.497.761,0	37,8%	4,09%

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926.

Frente a las provincias nacionales seleccionadas, Cádiz presenta en 2023(P) una dimensión económica inferior a Alicante, Bizkaia, Murcia y A Coruña, aunque supera ligeramente a Pontevedra. Esta comparación añade aspectos adicionales para tener en cuenta, como serían que Cádiz no compite únicamente con provincias turísticas o litorales, sino también con territorios industriales, portuarios o de articulación metropolitana. El crecimiento nominal gaditano del 32,4% queda por debajo del observado en Alicante (43,6%) y del agregado español (37,8%), señalando que el mantenimiento de una base económica importante no ha eliminado la brecha de dinamismo relativo.

GRÁFICO 1.6. PIB A PRECIOS CORRIENTES DE LAS PROVINCIAS SELECCIONADAS, 2023(P)



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025g), tabla 76926

1.3.2. EVOLUCIÓN TEMPORAL

La trayectoria gaditana entre 2015 y 2023(P) distingue tres fases. Entre 2015 y 2019, el PIB nominal aumentó desde 20.227,8 hasta 23.352,6 millones de euros, un avance del 15,4%. En 2020 se produjo una contracción hasta 20.477,4 millones, equivalente al -12,3% respecto de 2019, una caída nominal más intensa que la de

Andalucía (-9,6%) y la de España (-9,9%). Finalmente, entre 2020 y 2023(P), Cádiz experimentó una recuperación nominal del 30,8%, suficiente para superar el nivel anterior a la pandemia, aunque algo inferior a la recuperación nominal andaluza y española.

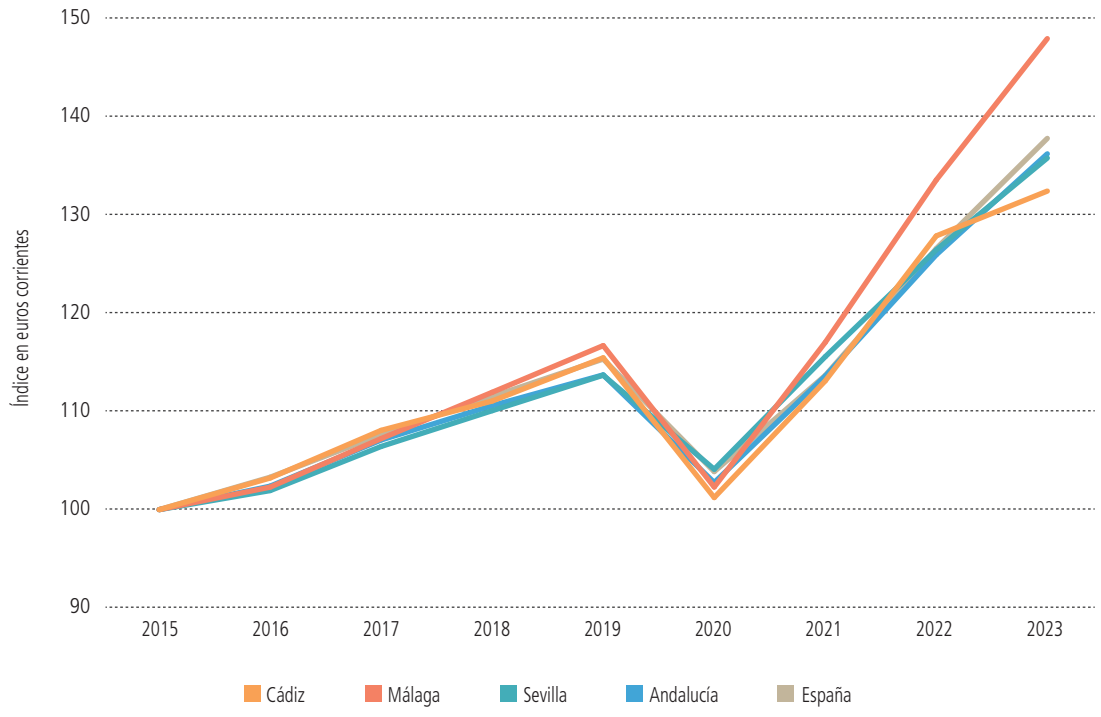
TABLA 1.23. EVOLUCIÓN ANUAL DEL PIB A PRECIOS CORRIENTES, 2015–2023(P). MILLONES DE EUROS.

AÑO	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	ANDALUCÍA	ESPAÑA
2015	20.227,8	27.876,4	35.977,8	146.406,1	1.087.112,0
2016	20.879,6	28.513,6	36.674,9	149.901,9	1.122.967,0
2017	21.860,4	29.891,6	38.290,7	156.789,5	1.170.024,0
2018	22.462,6	31.204,4	39.602,4	161.894,3	1.212.276,0
2019	23.352,6	32.530,1	40.899,3	166.478,7	1.253.710,0
2020	20.477,4	28.516,6	37.457,4	150.452,9	1.129.214,0
2021	22.876,8	32.619,9	41.575,0	166.296,4	1.235.474,0
2022	25.860,4	37.226,4	45.485,7	184.364,4	1.375.863,0
2023	26.784,0	41.235,1	48.846,7	199.406,1	1.497.761,0

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926.

El índice nominal con base 2015 permite observar la divergencia acumulada. En 2023(P), Cádiz alcanzaba un índice de 132,4, frente a 147,9 en Málaga, 135,8 en Sevilla, 136,2 en Andalucía y 137,8 en España. La distancia con Málaga es particularmente visible, la provincia malagueña combina un mayor volumen absoluto en 2023 con un crecimiento nominal acumulado superior. En términos de cohesión económica e infraestructuras, esta divergencia sugiere que la accesibilidad y la conectividad de Cádiz deben evaluarse no solo como dotaciones existentes, sino también por su capacidad para acompañar un ritmo de actividad suficiente para evitar pérdida relativa de peso regional.

GRÁFICO 1.7. EVOLUCIÓN NOMINAL DEL PIB DE CÁDIZ Y TERRITORIOS DE REFERENCIA. ÍNDICE 2015 = 100.



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926. El índice se expresa en precios corrientes y no representa crecimiento real.

1.3.3. PIB POR HABITANTE

La dimensión absoluta de la economía no nos permite evaluar por sí sola la posición económica relativa de la población residente. Para ello, se calcula un indicador homogéneo de PIB corriente por residente, utilizando en el numerador el PIB de la CRE y en el denominador la población oficial a 1 de enero, Padrón para los años 2015-2020 y Censo Anual de Población para 2021-2023. Bajo esta formulación, Cádiz pasa de 16.309€ por residente en 2015 a 21.344€ en 2023(P), un crecimiento nominal del 30,9%. En el último ejercicio comparable, el valor gaditano permanece por debajo de Andalucía, que alcanza 23.230€, y muy alejado de España, con 31.148€. La brecha es de 1.885€ respecto a Andalucía y de 9.804€ respecto al agregado nacional.

TABLA 1.24. PIB CORRIENTE POR RESIDENTE, 2015 Y 2023(P). EUROS Y DIFERENCIAS EN EUROS.

TERRITORIO	2015	2023(P)	VAR. NOMINAL	BRECHA CON ANDALUCÍA 2023	BRECHA CON ESPAÑA 2023
Cádiz	16.309	21.344	30,9%	-1.885	-9.804
Almería	18.609	24.225	30,2%	995	-6.923
Córdoba	16.785	22.216	32,4%	-1.014	-8.932
Granada	17.295	22.308	29,0%	-922	-8.840
Huelva	17.184	24.685	43,6%	1.455	-6.463
Jaén	16.999	21.030	23,7%	-2.199	-10.118
Málaga	17.113	23.526	37,5%	297	-7.622
Sevilla	18.531	24.930	34,5%	1.700	-6.218
Andalucía	17.431	23.230	33,3%	0	-7.918
Alicante	17.451	23.768	36,2%	538	-7.380
A Coruña	21.787	29.788	36,7%	6.558	-1.360
Pontevedra	19.913	27.107	36,1%	3.878	-4.041
Bizkaia	28.628	38.351	34,0%	15.122	7.203
Murcia	19.879	25.674	29,2%	2.445	-5.474
ESPAÑA	23.316	31.148	33,6%	7.918	0

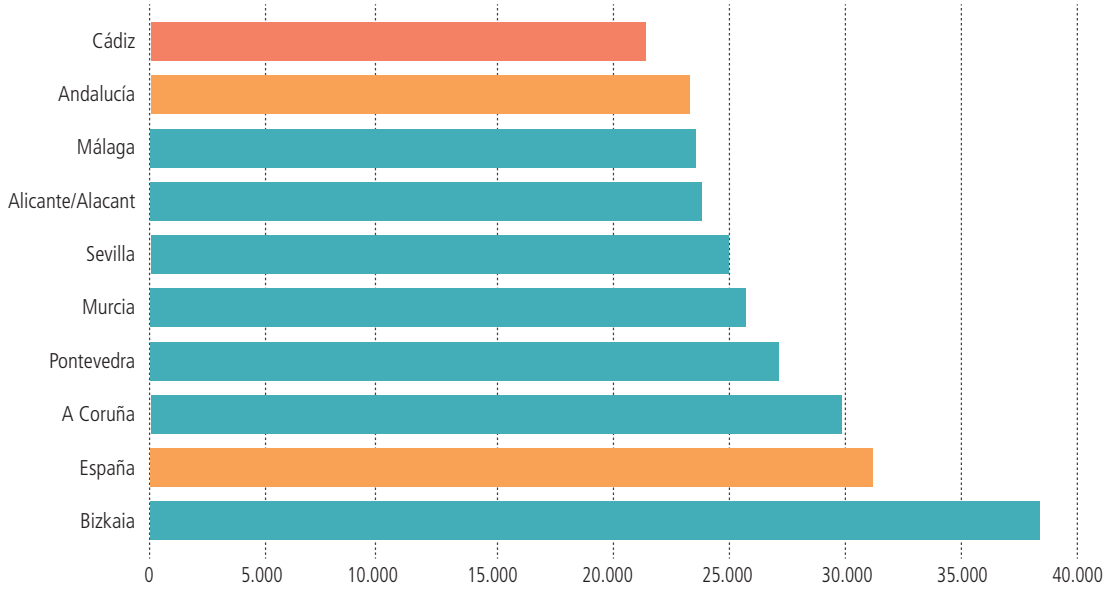
Fuente. Cálculo propio a partir de INE (2025c–g), tablas 67988, 2852, 76923 y 76926. La población corresponde al 1 de enero; el indicador no constituye una serie oficial provincial de PIB por habitante de la CRE.

El contraste provincial nos añade información cualitativa. En Andalucía, Cádiz se sitúa en 2023(P) por encima únicamente de Jaén en PIB corriente por residente, pese a ocupar el tercer puesto por volumen total de PIB. Esta diferencia entre masa económica y nivel por residente es compatible con una provincia de mayor población y con una estructura productiva que no genera todavía una renta productiva media equiparable a la de Sevilla, Huelva, Almería o Málaga. En el bloque nacional seleccionado, Cádiz también queda por debajo de Murcia, Pontevedra, A Coruña, Alicante y, de forma muy marcada, Bizkaia. La interpretación, dentro de un estudio específicico de infraestructuras, no debe ser automática ni causal; es decir, las infraestructuras no explican por sí solas la brecha, pero sí que una conectividad menos eficiente, cuellos de botella ferroviarios o costes energéticos y logísticos pueden limitar la capacidad de transformar localización y base industrial en mayor productividad y mayor valor añadido por residente.

Como sabemos y ya hemos señalado, el horizonte temporal general del estudio alcanza 2025, aunque la disponibilidad estadística nos obliga a realizar una presentación diferenciada. A escala nacional provincial, la serie comparable de la CRE empleada en este apartado se cierra en 2023(P). A escala de comunidades autónomas, el INE llega a 2024(A). En cambio, el IECA ha publicado para Andalucía la Contabilidad Provincial Anual de Andalucía, revisión estadística 2024, serie 2008-2025, segunda estimación, con fecha de actualización 10 de abril de 2026. Esta publicación constituye la referencia oficial a seguir para una

actualización específica de Cádiz y las demás provincias andaluzas en 2025, pero no extiende la comparabilidad interprovincial con Alicante, A Coruña, Pontevedra, Bizkaia o Murcia bajo una única fuente nacional.

GRÁFICO 1.8. PIB CORRIENTE POR RESIDENTE EN TERRITORIOS SELECCIONADOS, 2023(P)



Fuente. Cálculo propio a partir de INE (2025c, 2025f, 2025g), tablas 67988, 76923 y 76926.

Por una adecuada trazabilidad, el cuadro principal del apartado no incorpora una cifra de PIB de Cádiz para 2025 que no hayamos podido extraer y comprobar directamente desde la tabulación detallada de la operación IECA en el proceso de elaboración de este informe. Este tratamiento evita dos errores frecuentes, presentar una estimación autonómica como si fuera un dato definitivo y enlazarla mecánicamente con un panel de provincias españolas cuyo cierre estadístico es anterior.

1.4. Estructura productiva

Este apartado analiza la composición sectorial de la economía gaditana durante 2015-2023, con el fin de determinar sobre qué actividades se apoya el crecimiento provincial y en qué medida su perfil productivo condiciona la demanda de infraestructuras de transporte y energía. El análisis compara la estructura del valor añadido bruto de Cádiz con la de las restantes provincias andaluzas, con las provincias de referencia del panel y con los agregados de Andalucía y España, y distingue de forma sistemática entre la industria ampliada y la industria manufacturera, cuya divergencia constituye el rasgo más característico del tejido productivo gaditano.

1.4.1. VALOR AÑADIDO BRUTO POR SECTORES

El análisis de la estructura productiva de Cádiz se realiza a partir del valor añadido bruto (VAB) a precios básicos y en precios corrientes, desagregado por ramas de actividad conforme a la Contabilidad Regional de España del Instituto Nacional de Estadística. Para mantener la comparabilidad provincial, se utiliza como fuente principal la tabla provincial del INE, que proporciona información homogénea para Cádiz, el resto de las provincias andaluzas y las provincias españolas seleccionadas hasta 2023. Las ramas se agrupan en cuatro grandes sectores: agricultura, industria, construcción y servicios. En las provincias, el sector servicios se obtiene mediante la suma de las ramas G_J, K_N y O_U; en Andalucía y España se realiza una reagrupación

equivalente de las ramas terciarias disponibles en la tabla autonómica y nacional. Esta metodología nos permite comparar los grandes pesos sectoriales, aunque obliga a introducir una cautela dentro del objeto general del estudio, y es que la rama provincial G_J reúne conjuntamente comercio, reparación de vehículos, transporte y almacenamiento, hostelería, información y comunicaciones, por lo que no permite aislar el VAB estrictamente atribuible al transporte o a la logística.

En 2015, el VAB de Cádiz ascendía a 18.353,9 millones de euros corrientes, con una estructura claramente terciarizada (tabla 1.25). Los servicios representaban el 75,64% del VAB provincial, frente al 15,09% de la industria, el 5,95% de la construcción y el 3,32% de la agricultura. Esta configuración inicial reflejaba una economía en la que el peso de los servicios era dominante, pero coexistía con una base industrial con cierta relevancia en el contexto andaluz, asociada no solo a la manufactura, sino también al conjunto de actividades extractivas, energéticas, de suministro de agua y tratamiento de residuos incluidas en la rama industrial ampliada B_E. La industria manufacturera suponía entonces el 10,29% del VAB gaditano, porcentaje considerablemente superior al que se observa al final del periodo analizado.

TABLA 1.25. CÁDIZ: VAB POR GRANDES SECTORES Y RAMAS DE INTERÉS EN LOS HITOS DEL PERIODO

	2015	2019	2020	2023(P)
VAB total (M€)	18.353,9	21.159,8	18.666,7	24.441,2
Agricultura (M€)	608,7	671,3	518,3	844,3
Industria (M€)	2.769,3	3.125,8	2.292,9	3.445,0
Construcción (M€)	1.092,7	1.595,8	1.346,7	1.446,9
Servicios (M€)	13.883,2	15.767,0	14.508,8	18.705,0
Agricultura (%)	3,32	3,17	2,78	3,45
Industria (%)	15,09	14,77	12,28	14,10
Construcción (%)	5,95	7,54	7,21	5,92
Servicios (%)	75,64	74,51	77,73	76,53
Manufactura (%)	10,29	9,45	7,11	6,89
G_J (%)	23,56	23,59	21,30	25,12

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025g), tabla 76926. Valores monetarios en millones de euros corrientes. Los porcentajes se calculan sobre el VAB total a precios básicos. G_J comprende comercio, reparación de vehículos, transporte y almacenamiento, hostelería, información y comunicaciones. (P): estimación provisional.

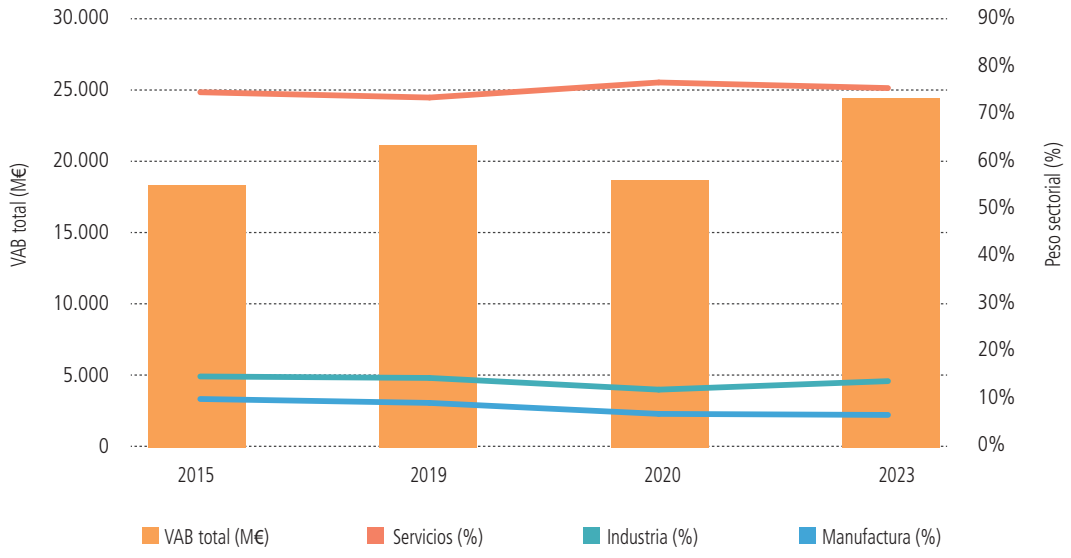
La situación inmediatamente anterior a la pandemia muestra un crecimiento nominal del tamaño económico provincial, pero sin una variación sustancial del patrón sectorial dominante. En 2019, el VAB de Cádiz alcanzó 21.159,8 millones de euros, un 15,3% más que en 2015 en términos corrientes. Los servicios continuaban concentrando aproximadamente tres cuartas partes de la actividad, con un 74,51%, mientras que la industria representaba el 14,77%. En ese año destacó el aumento relativo de la construcción, cuyo peso alcanzó el 7,54%, frente al 5,95% de 2015. Sin embargo, la industria manufacturera ya mostraba una reducción relativa, pasando del 10,29% al 9,45% del VAB. Esta evolución indica que el crecimiento previo a la pandemia no estuvo acompañado de un fortalecimiento proporcional de la manufactura, sino de una combinación de expansión terciaria, mayor presencia de la construcción y continuidad del componente industrial no estrictamente manufacturero.

El ejercicio 2020 nos traslada una ruptura evidente. El VAB provincial descendió hasta 18.666,7 millones de euros, lo que supone una caída nominal del 11,8% respecto de 2019. El impacto fue especialmente intenso en la industria, cuyo VAB disminuyó un 26,6%, y en la rama G_J, que engloba una parte relevante de las actividades relacionadas con movilidad, comercio, hostelería y conectividad económica, cuyo descenso fue del 20,3%. Como resultado, el peso relativo de la industria cayó hasta el 12,28% y el de la manufactura hasta el 7,11%. Los servicios, pese a reducir también su valor absoluto, aumentaron su participación hasta el 77,73% del VAB, no porque permanecieran inmunes al shock, sino porque el deterioro industrial y de otras actividades fue proporcionalmente más intenso. Esta lectura resulta particularmente importante para Cádiz,

donde la conexión entre actividad económica, transporte de mercancías, movilidad de pasajeros, turismo, actividad portuaria e industria hace que los impactos sobre la conectividad tengan efectos transversales sobre numerosas ramas productivas.

La recuperación posterior permitió que en 2023 el VAB gaditano alcanzara 24.441,2 millones de euros corrientes, un 15,5% por encima del nivel de 2019 y un 33,2% superior al registrado en 2015. No obstante, la recomposición interna no reprodujo exactamente la estructura previa a la pandemia. Los servicios alcanzaron 18.705,0 millones de euros y aumentaron su peso hasta el 76,53% del VAB. La industria recuperó valor absoluto, con 3.445,0 millones de euros, pero su participación se situó en el 14,10%, por debajo del 15,09% de 2015. La diferencia es más significativa en la manufactura, que en 2023 aportó 1.685,0 millones de euros, equivalentes al 6,89% del VAB, frente al 10,29% de 2015. Por tanto, la recuperación económica nominal de Cádiz no puede interpretarse como un fortalecimiento equivalente de su base manufacturera; antes bien, muestra una economía provincial cuyo crecimiento reciente ha descansado en mayor medida sobre los servicios y sobre componentes industriales distintos de la manufactura estricta. El gráfico 1.9 ilustra la evolución del VAB total y del peso de los principales sectores a lo largo del periodo.

GRÁFICO 1.9. CÁDIZ: EVOLUCIÓN DEL VAB TOTAL (M€) Y DEL PESO DE LOS PRINCIPALES SECTORES (%), 2015-2023



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025g), tabla 76926.

Una lectura que entendemos es especialmente relevante dentro de un estudio de infraestructuras y energía se obtiene comparando la industria total con la industria manufacturera. En 2023, la industria ampliada B_E representaba el 14,10% del VAB de Cádiz, mientras que la manufactura aportaba únicamente el 6,89%. La diferencia, equivalente a 7,20 puntos porcentuales del VAB provincial o aproximadamente 1.760,0 millones de euros corrientes, corresponde al conjunto de actividades industriales no manufactureras integradas en la clasificación del INE: industrias extractivas, suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado, suministro de agua, saneamiento, gestión de residuos y descontaminación. Esta diferencia no permite atribuir por sí sola un valor concreto al sector energético, pero sí muestra que la especialización industrial gaditana no depende exclusivamente de la transformación manufacturera y que las ramas vinculadas a energía, suministros y actividades industriales básicas poseen una relevancia comparativamente elevada.

1.4.2. ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA DE CÁDIZ

La comparación con Málaga, Sevilla, Andalucía y España permite situar la estructura productiva gaditana dentro de su contexto regional y nacional (tabla 1.26). En 2023, Cádiz presentaba un peso de los servicios

del 76,53%, ligeramente superior al de Andalucía –75,08%– y al de España –75,27%–, pero inferior al de Málaga –82,32%–. La provincia malagueña muestra una especialización terciaria mucho más intensa, acompañada además de un mayor peso de la construcción, mientras que Sevilla ofrece una estructura más próxima a la de Cádiz en términos de equilibrio entre servicios e industria. Cádiz, por su parte, presenta una combinación singular, mantiene un perfil esencialmente terciario, pero con una presencia industrial superior a la media andaluza y con un componente industrial no manufacturero especialmente significativo.

La industria aportaba en Cádiz el 14,10% del VAB en 2023, frente al 11,93% de Andalucía, lo que supone una diferencia positiva de 2,17 puntos porcentuales. Sin embargo, el peso industrial gaditano se situaba dos puntos por debajo del promedio español, que alcanzaba el 16,10%. Esta aparente posición intermedia cambia cuando se examina la manufactura. La industria manufacturera gaditana representaba únicamente el 6,89% del VAB, porcentaje ligeramente inferior al andaluz –7,21%– y muy alejado del español –12,00%–. Por consiguiente, Cádiz presenta mayor especialización industrial que Andalucía, pero dicha especialización descansa fundamentalmente en actividades industriales distintas de la manufactura. En términos residuales, la industria no manufacturera representaba el 7,20% del VAB gaditano, frente al 4,72% de Andalucía y el 4,10% de España. Esta evidencia es coherente con la importancia territorial de actividades asociadas a suministros energéticos, instalaciones industriales, servicios ambientales y grandes complejos productivos, aunque su desagregación precisa requiere de fuentes sectoriales adicionales.

TABLA 1.26. ESTRUCTURA DEL VAB EN 2023 (P): COMPARACIÓN PRINCIPAL (%)

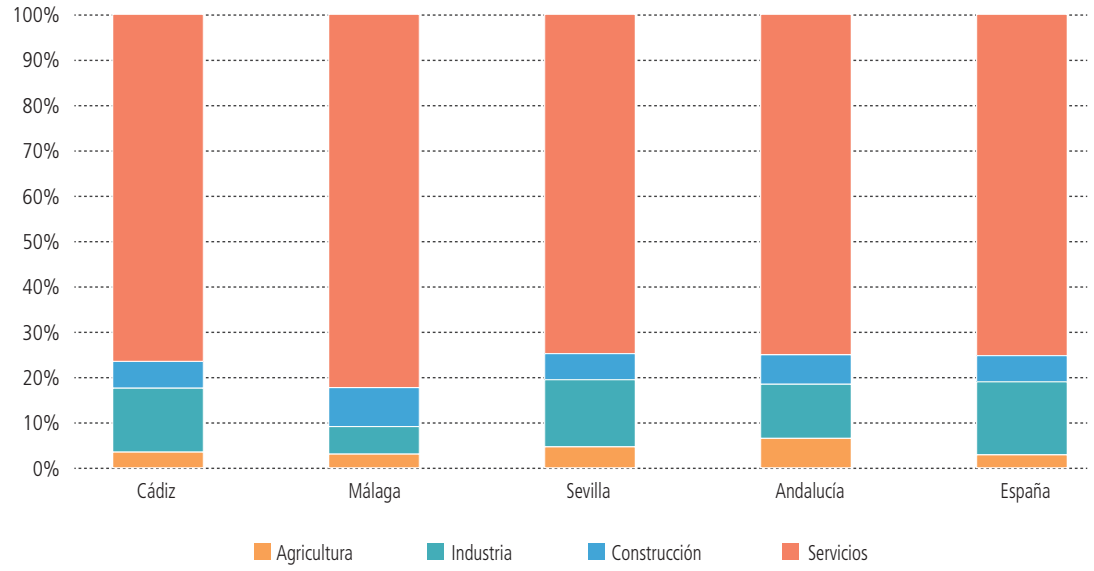
TERRITORIO	AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	MANUFACTURA	G_J o EQUIVALENTE
Cádiz	3,45	14,10	5,92	76,53	6,89	25,12
Málaga	3,01	6,08	8,59	82,32	3,51	29,80
Sevilla	4,62	14,80	5,75	74,83	9,50	25,20
Andalucía	6,49	11,93	6,50	75,08	7,21	25,49
ESPAÑA	2,86	16,10	5,77	75,27	12,00	27,8

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926.

La posición de Cádiz frente a Málaga y Sevilla resulta especialmente ilustrativa (gráfico 1.10). Málaga presenta un modelo económico mucho más intensamente orientado hacia los servicios, con un 82,32% del VAB terciario y un peso del bloque equivalente a comercio, transporte, hostelería e información del 29,80%. Esta composición es compatible con una economía donde la movilidad de pasajeros, la actividad turística y los servicios urbanos avanzados desempeñan un papel central. Sevilla, por el contrario, registra un peso industrial del 14,80%, ligeramente superior al de Cádiz, y una manufactura del 9,50%, también claramente superior. Cádiz se sitúa, por tanto, entre un modelo malagueño más terciario y turístico y un modelo sevillano con mayor contenido manufacturero y de servicios avanzados, manteniendo como rasgo diferencial la importancia de actividades industriales no manufactureras y la vinculación funcional con los sistemas portuario, energético y logístico.

Conviene matizar, además, la posición relativa de Cádiz en el bloque de comercio, transporte y almacenamiento, hostelería e información y comunicaciones (rama G_J). Aunque este agregado concentra en 2023 el 25,12% del VAB provincial, se trata de un peso inferior a la media nacional (27,81%) y muy alejado del de Málaga (29,80%), a la vez que resulta prácticamente equivalente al de Andalucía (25,49%) y Sevilla (25,20%). La relevancia económica de las actividades vinculadas a la movilidad y la conectividad en Cádiz no procede, por tanto, de un peso terciario-comercial anómalamente elevado, sino de su combinación con una industria ampliada superior a la media regional.

GRÁFICO 1.10. ESTRUCTURA DEL VAB POR SECTORES EN 2023 (%): CÁDIZ, MÁLAGA, SEVILLA, ANDALUCÍA Y ESPAÑA



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926.

La comparación con el resto de las provincias andaluzas confirma esta singularidad, como muestra la tabla 1.27. Huelva es la provincia andaluza con mayor peso industrial, con el 22,52% del VAB, asociable a su intensa presencia industrial y energética. Jaén y Sevilla presentan también participaciones industriales ligeramente superiores a Cádiz, mientras que Córdoba registra un peso muy similar. Almería sobresale por su elevada especialización agraria, con un 17,44% de su VAB, y Málaga por su intensa terciarización. Cádiz no es, por tanto, la provincia industrial más especializada de Andalucía, pero sí forma parte del grupo provincial donde la industria tiene un peso superior al promedio regional, circunstancia relevante para evaluar la importancia de la accesibilidad logística, la disponibilidad energética y las inversiones de conexión territorial.

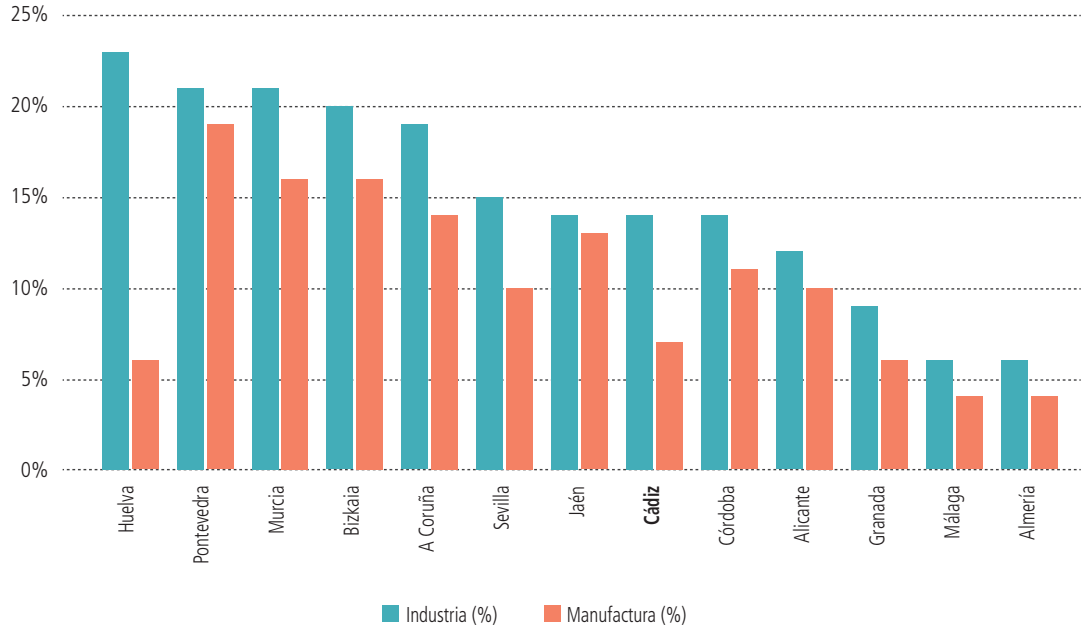
TABLA 1.27. ESTRUCTURA DEL VAB EN 2023 (P) (%): PROVINCIAS ANDALUZAS Y PROVINCIAS NACIONALES SELECCIONADAS

TERRITORIO	VAB TOTAL (M€)	AGRICULTURA (%)	INDUSTRIA (%)	CONSTRUCCIÓN (%)	SERVICIOS (%)	MANUFACTURA (%)
Cádiz	24.441,2	3,45	14,10	5,92	76,53	6,89
Almería	16.653,9	17,44	6,07	5,11	71,38	4,46
Córdoba	15.711,2	9,42	13,92	6,74	69,91	11,37
Granada	19.014,4	6,27	9,36	6,55	77,82	5,57
Huelva	12.030,5	8,33	22,52	5,70	63,46	6,38
Jaén	11.910,4	9,97	14,29	6,27	69,47	12,79
Málaga	37.628,3	3,01	6,08	8,59	82,32	3,51
Sevilla	44.336,2	4,62	14,80	5,75	74,83	9,50
Alicante	42.407,8	1,33	12,07	8,07	78,54	10,39
A Coruña	30.457,0	3,56	19,31	6,75	70,38	13,95
Pontevedra	23.417,9	2,97	20,86	6,52	69,65	18,58
Bizkaia	40.257,6	0,40	20,09	7,32	72,18	15,62
Murcia	36.306,5	6,36	20,70	5,85	67,08	15,63

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025g), tabla 76926. En Bizkaia, la comparación se refiere exclusivamente a la estructura productiva de la CRE del INE.

Las provincias españolas seleccionadas amplían la perspectiva comparativa. Murcia, Pontevedra, Bizkaia y A Coruña presentan pesos industriales superiores a Cádiz, y además lo hacen con porcentajes manufactureros considerablemente más elevados. Esta diferencia refuerza la idea de que el perfil industrial gaditano no se caracteriza principalmente por una elevada densidad manufacturera, sino por una composición donde adquieren mayor importancia otras actividades incluidas en la industria ampliada (véase el gráfico 1.11). Alicante, por el contrario, comparte con Cádiz un perfil dominantemente terciario, aunque con mayor construcción y un contenido manufacturero superior. Desde el punto de vista del desarrollo territorial, Cádiz ocupa una posición intermedia; no alcanza la intensidad industrial y manufacturera de las provincias atlánticas y cantábricas comparadas ni el predominio terciario de Málaga, pero combina servicios, actividad logística e industria no manufacturera en una configuración estrechamente relacionada con la existencia de infraestructuras portuarias, conexiones terrestres y disponibilidad energética.

GRÁFICO 1.11. PESO DE LA INDUSTRIA TOTAL FRENTE A LA MANUFACTURA POR PROVINCIAS, 2023



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025g), tabla 76926.

Los coeficientes de especialización, calculados como la relación entre el peso sectorial de Cádiz y el correspondiente peso del territorio de referencia, permiten sintetizar esta posición en la tabla 1.28. Frente a Andalucía, Cádiz se encuentra relativamente especializada en industria –coeficiente 1,18– y ligeramente en servicios –1,02–, mientras que muestra una participación agraria sensiblemente inferior –0,53–. Frente a España, la interpretación cambia ya que Cádiz presenta mayor presencia relativa de agricultura y servicios, pero menor peso industrial –0,88– y, sobre todo, una fuerte debilidad relativa de la manufactura –0,57–. La diferencia entre industria total y manufactura constituye, por tanto, una de las claves interpretativas importantes del tejido productivo gaditano.

TABLA 1.28. COEFICIENTES DE ESPECIALIZACIÓN DE CÁDIZ EN 2023 (P)

REFERENCIA	AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	MANUFACTURA
Cádiz / Andalucía	0,53	1,18	0,91	1,02	0,96
Cádiz / ESPAÑA	1,21	0,88	1,03	1,02	0,57

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926.

1.4.3. CAMBIOS ESTRUCTURALES DEL PERIODO

Entre 2015 y 2023, la estructura productiva de Cádiz experimentó cambios destacables, aunque no pueda hablarse de una transformación completa del modelo económico provincial (véase la tabla 1.29). En términos nominales, el VAB aumentó un 33,2%, porcentaje inferior al observado en Andalucía –36,8%–y España –38,3%–, y claramente inferior al de las dos provincias más expansivas del panel, Huelva –48,4%– y Málaga –48,7%–. Esta evolución debe interpretarse con prudencia, puesto que se mide en precios corrientes y, en consecuencia, incorpora tanto variaciones de volumen como cambios de precios, especialmente relevantes en actividades energéticas e industriales durante los años posteriores a la pandemia. La utilidad principal de estas cifras reside, por tanto, en analizar la composición relativa del VAB y no en medir por sí solas el crecimiento real de la actividad.

TABLA 1.29. CAMBIO ESTRUCTURAL 2015–2023: VARIACIÓN NOMINAL DEL VAB Y VARIACIÓN DEL PESO SECTORIAL

TERRITORIO	VARIACIÓN NOMINAL VAB (%)	AGRICULTURA (PP)	INDUSTRIA (PP)	CONSTRUCCIÓN (PP)	SERVICIOS (PP)	MANUFACTURA (PP)	G_J o EQUIVALENTE (PP)
Cádiz	33,2	0,14	-0,99	-0,03	0,89	-3,40	1,56
Almería	40,6	-1,83	-3,57	-1,33	6,73	-1,39	4,78
Córdoba	29,7	0,65	1,00	0,37	-2,02	2,65	-3,22
Granada	32,1	-1,74	1,94	-0,07	-0,12	1,14	-0,90
Huelva	48,4	0,44	3,99	-1,05	-3,37	-6,25	1,85
Jaén	18,0	-3,68	2,51	0,77	0,40	3,55	-2,06
Málaga	48,7	0,18	0,58	0,54	-1,30	0,76	-0,78
Sevilla	35,8	-0,55	-0,53	-0,15	1,22	-0,13	1,47
Andalucía	36,8	-0,68	0,17	0,00	0,52	-0,37	0,56
Alicante	44,3	-1,02	1,71	-0,06	-0,63	2,50	1,30
A Coruña	36,7	-1,13	1,92	-0,21	-0,59	2,09	0,68
Pontevedra	36,8	-2,10	1,41	0,01	0,68	0,86	-0,42
Bizkaia	34,9	0,05	0,28	-0,66	0,33	0,52	1,18
Murcia	37,2	0,78	-0,64	-0,04	-0,10	0,95	0,69
ESPAÑA	38,3	-0,14	0,14	-0,20	0,19	-0,12	0,23

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926. La variación nominal se calcula sobre VAB en precios corrientes y la variación de pesos se expresa en puntos porcentuales.

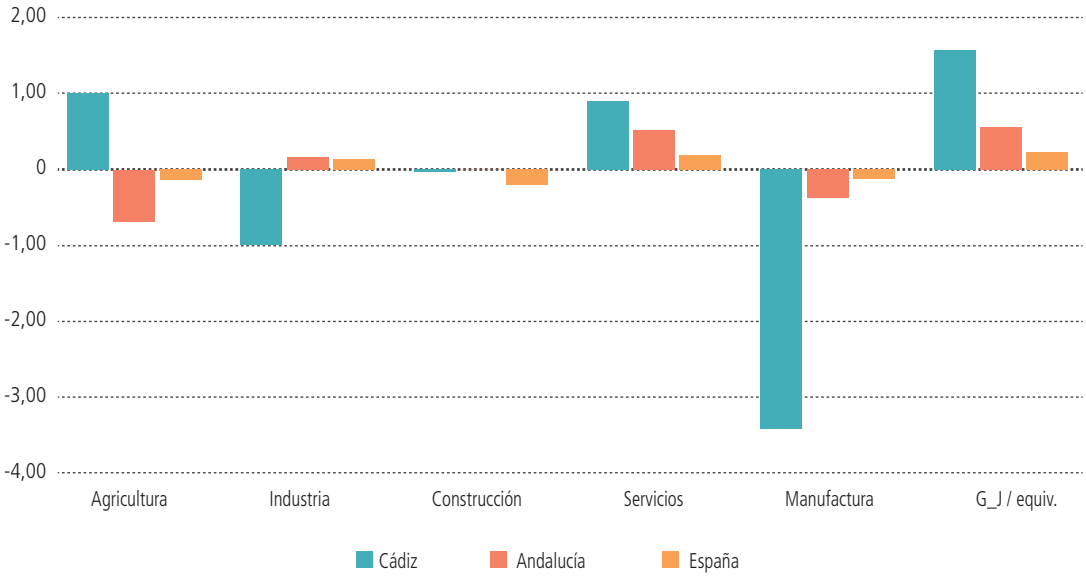
El primer cambio estructural destacable es el aumento del peso de los servicios en Cádiz, que pasa del 75,64% en 2015 al 76,53% en 2023, con una ganancia de 0,89 puntos porcentuales. Este avance es superior al registrado en Andalucía y España, aunque inferior al de Sevilla –1,22 puntos– y muy alejado del de Almería, que gana 6,73 puntos. Dentro del ámbito terciario, la rama G_J –comercio, transporte y almacenamiento, hostelería, información y comunicaciones– pasa del 23,56% al 25,12% del VAB gaditano, incrementándose en 1,56 puntos porcentuales. Esta evolución no permite afirmar que haya aumentado específicamente la aportación del transporte o de la logística, pero sí indica una mayor importancia relativa del conjunto de actividades directamente condicionadas por la accesibilidad, la movilidad de personas y mercancías, la actividad portuaria, la conectividad digital y la demanda turística.

El segundo cambio fundamental es la pérdida de peso relativo de la manufactura. Entre 2015 y 2023, la industria total de Cádiz reduce su participación en 0,99 puntos porcentuales, pero la manufactura desciende con mucha mayor intensidad, en 3,40 puntos. Esta divergencia significa que la industria gaditana conserva

una presencia relevante gracias a ramas industriales no manufactureras, mientras que la transformación manufacturera pierde peso dentro del conjunto provincial. Desde una perspectiva de crecimiento a largo plazo, este comportamiento plantea una cuestión relevante dentro del objeto de este estudio, como es que las infraestructuras portuarias, ferroviarias, viarias y energéticas no solo deben facilitar el funcionamiento de actividades existentes, sino también contribuir a atraer o consolidar actividades manufactureras y tecnológicas capaces de generar mayor productividad, empleo cualificado y encadenamientos locales.

La magnitud de este retroceso manufacturero resulta, además, singular en el contexto comparado (véase el gráfico 1.12). La caída de 3,40 puntos porcentuales en el peso de la manufactura gaditana entre 2015 y 2023 es la segunda más intensa de los territorios recogidos en la tabla 1.29, solo superada por Huelva (-6,25 puntos), y supera con holgura la de Andalucía (-0,37 puntos) y España (-0,12 puntos), contrasta con la práctica estabilidad de Sevilla (-0,13 puntos) y se opone al avance registrado en Málaga (+0,76 puntos). Cádiz combina así un crecimiento nominal del VAB inferior al de nueve de las doce provincias restantes con una de las dos únicas pérdidas de peso manufacturero superiores a tres puntos porcentuales, lo que explica la interpretación de un cambio estructural sesgado hacia los servicios y hacia las ramas industriales no manufactureras.

GRÁFICO 1.12. VARIACIÓN DEL PESO SECTORIAL ENTRE 2015 Y 2023 (PP): CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2025f, 2025g), tablas 76923 y 76926.

La pandemia actuó como un punto de inflexión que permite identificar la sensibilidad sectorial de Cádiz. Entre 2019 y 2020, el VAB provincial descendió un 11,8%, una caída superior a la de Andalucía –9,1%– y España –9,4%–, y sensiblemente más acusada que la de Sevilla –7,9%–; estas magnitudes se refieren al valor añadido bruto y no al producto interior bruto, cuyas caídas de 2020 recoge el apartado 1.3, y proceden de cálculo propio sobre la tabla 76926, no reproducido en el cuadro. Dentro de Cádiz, la industria perdió un 26,6% de su VAB nominal, la manufactura aproximadamente un tercio de su valor y la rama G_J un 20,3%. Esta intensidad del impacto confirma la elevada exposición provincial a actividades condicionadas por las cadenas de suministro, la movilidad, los servicios presenciales y el funcionamiento de los nodos logísticos e industriales.

La recuperación entre 2020 y 2023 fue intensa en términos agregados, pero desigual por ramas, según el mismo cálculo propio sobre la tabla 76926 del INE. Frente a 2019, el VAB total de Cádiz era en 2023 un 15,5% superior en términos corrientes; los servicios aumentaban un 18,6% y la rama G_J un 23,0%. Sin

embargo, la manufactura permanecía todavía un 15,8% por debajo de su nivel nominal de 2019, y la construcción también se encontraba por debajo del valor registrado antes de la pandemia. De este modo, la recuperación posterior no restituyó plenamente la estructura productiva anterior, sino que reforzó el componente terciario y redujo el protagonismo relativo de la manufactura. Para el análisis específico en el ámbito de las infraestructuras, esta observación es clave ya que la mejora de las conexiones y de la capacidad energética puede ser necesaria para el crecimiento, pero no garantiza por sí sola una diversificación hacia actividades industriales de mayor valor añadido si no se acompaña de inversión productiva, suelo industrial competitivo, capital humano y políticas de atracción empresarial.

1.5. Evolución de la renta disponible y de la renta de los hogares

La renta de los hogares constituye una variable de enlace entre la evolución económica agregada y sus resultados sociales y territoriales. En una provincia como Cádiz, cuyo patrón urbano combina la Bahía de Cádiz-Jerez, el Campo de Gibraltar, los núcleos litorales vinculados a servicios y turismo y un interior con menor densidad y accesibilidad, el análisis de la renta informa sobre la capacidad de consumo, ahorro y afrontamiento de costes esenciales de los hogares. Este enfoque y análisis resulta especialmente pertinente para el estudio de las infraestructuras pues la disponibilidad y calidad del transporte condicionan el acceso a empleo, formación y servicios; la energía incide directamente en los costes residenciales y productivos; y ambas dimensiones pueden reforzar o limitar la cohesión territorial. No obstante, la asociación entre renta e infraestructuras debe abordarse con cautela, pues la renta depende asimismo de la estructura productiva, el empleo, las transferencias públicas, la composición demográfica y el precio de la vivienda, entre otros factores.

El análisis exige trabajar con tres fuentes estadísticas que se complementan, pero que no son intercambiables. En el nivel macroeconómico, la Renta Disponible Bruta de los Hogares (RDBH) de la Contabilidad Regional del INE permite situar el contexto de Andalucía y España, así como de la Región de Murcia, que por su carácter uniprovincial ofrece una referencia territorial útil. En el nivel provincial homogéneo, el Atlas de Distribución de Renta de los Hogares del INE proporciona la renta neta media por persona y por hogar de Cádiz y de las provincias seleccionadas, y constituye la base adecuada para la comparación provincial y el detalle municipal. En un tercer plano, las estadísticas de la AEAT y las operaciones autonómicas de Eustat y del Instituto Galego de Estatística (IGE) nos documentan rentas fiscales o cuentas territoriales específicas que sirven como contraste.

De esta distinción se deriva el criterio de medición del apartado, concretamente mantener separados los conceptos y no combinar magnitudes que no son equivalentes. La RDBH se emplea solo en los niveles territoriales para los que el INE la publica de forma homogénea, comunidades autónomas y España; el Atlas, que aproxima la renta de los hogares a partir de información tributaria y administrativa, es la fuente de referencia para comparar Cádiz con las provincias andaluzas y con el resto de territorios del proyecto; y la renta disponible fiscal de la AEAT, calculada como media por declaración, se utiliza únicamente como contraste de la base tributaria en territorios de régimen común, nunca como sustituto del Atlas. El cierre estadístico del apartado se sitúa en 2023, ejercicio que la Contabilidad Regional nos lo identifica de momento como provisional (INE, 2025a, 2025h; AEAT, 2025; Eustat, 2025; IGE, 2025).

1.5.1. RENTA DISPONIBLE BRUTA DE LOS HOGARES EN EL ÁMBITO AUTONÓMICO

La RDBH por habitante, recogida en la tabla 1.30, permite situar el contexto general en el que se inserta Cádiz, aunque no proporciona directamente una observación provincial para la provincia gaditana. En Andalucía pasa de 11.688€ en 2015 a 15.367€ en 2023, lo que representa un incremento nominal acumulado del 31,5%. España evoluciona desde 14.670€ hasta 19.055€, con un aumento del 29,9%. La diferencia de nivel permanece acusada, en 2023 Andalucía registra -3.688€ respecto del promedio español

y equivale al 80,6% de este, expresado como índice España = 100. El avance nominal andaluz, por tanto, no equivale a convergencia completa en capacidad de renta disponible por residente (INE, 2025h).

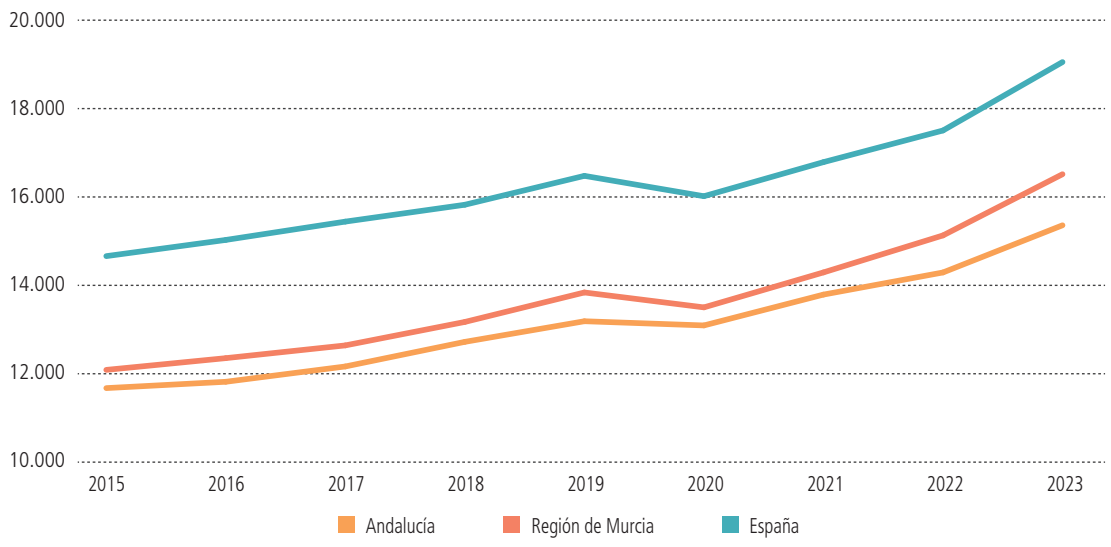
La Región de Murcia ofrece una referencia comparativa singular porque la comunidad autónoma coincide territorialmente con la provincia que aparece en el Atlas. En la CRE, su RDBH por habitante aumenta de 12.100€ a 16.521€, con una variación acumulada del 36,5%; supera a Andalucía en 2023, pero todavía se sitúa 2.534€ por debajo de España. El comportamiento de 2020, representado en el gráfico 1.13, muestra la sensibilidad coyuntural de la renta disponible, Andalucía retrocede de 13.199€ a 13.104€, Murcia de 13.849€ a 13.512€, y España de 16.484€ a 16.024€; desde 2021 se observa recuperación nominal y un máximo de la serie analizada en 2023, año que debe identificarse como provisional en esta operación (INE, 2025h).

TABLA 1.30. RDBH POR HABITANTE: REFERENCIAS AUTONÓMICA Y NACIONAL

TERRITORIO	2015	2019	2020	2023 (P)	VARIACIÓN 2015-2023	BRECHA VS. ESPAÑA 2023	ESPAÑA=100 (2023)
Andalucía	11.688€	13.199€	13.104€	15.367€	31,5%	-3.688€	80,6
Región de Murcia	12.100€	13.849€	13.512€	16.521€	36,5%	-2.534€	86,7
ESPAÑA	14.670€	16.484€	16.024€	19.055€	29,9%	0 €	100,0

Fuente. Instituto Nacional de Estadística (INE, 2025h), Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024. Renta disponible bruta de los hogares. (P): provisional. Valores nominales por habitante.

GRÁFICO 1.13. RENTA DISPONIBLE BRUTA DE LOS HOGARES POR HABITANTE, 2015-2023



Fuente. INE (2025h). El dato de 2023 es provisional

Desde la perspectiva de este estudio, la lectura de la RDBH autonómica debe cumplir una función contextual, como es el de que la capacidad media de renta disponible de los hogares andaluces, inferior a la española, constituye el entorno socioeconómico sobre el que actúan las políticas de movilidad, logística, rehabilitación energética, transición eléctrica y accesibilidad territorial. Una mejora de infraestructuras bien seleccionada puede contribuir a reducir costes de desplazamiento o de actividad y ampliar oportunidades laborales, pero no transforma automáticamente los niveles de renta si no se acompaña de actividad productiva, empleo de calidad y articulación territorial. Por esa razón, el análisis baja a continuación a escala provincial y municipal mediante el Atlas, que es la fuente capaz de mostrar si Cádiz se aparta de la pauta andaluza y cómo se distribuye internamente la renta entre sus municipios.

1.5.2. RENTA PROVINCIAL COMPARABLE: RENTA MEDIA POR PERSONA Y POR HOGAR

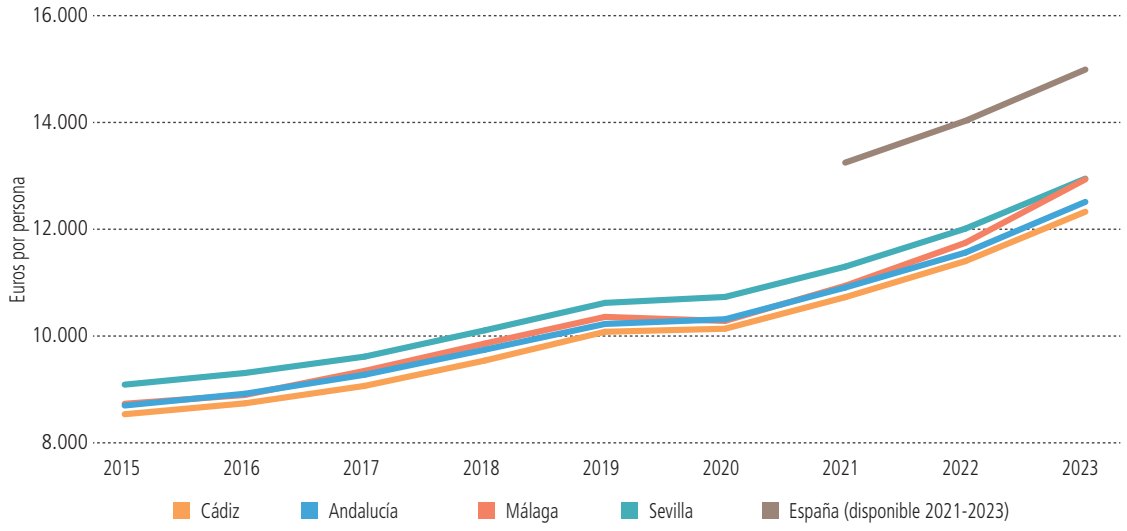
La renta neta media por persona del Atlas constituye la variable principal para comparar Cádiz con los territorios definidos en el proyecto, según recoge la tabla 1.31. Como muestra el gráfico 1.14, Cádiz pasa de 8.489€ en 2015 a 12.335€ en 2023, con un aumento nominal acumulado del 45,3%. El crecimiento es ligeramente superior al registrado por Andalucía, que aumenta desde 8.655€ a 12.522€, pero el punto de partida desfavorable hace que Cádiz continúe 187€ por debajo de la media autonómica en el último ejercicio. Frente a España, cuyo dato de 2023 asciende a 15.036€, la distancia gaditana alcanza 2.701€; esta brecha debe interpretarse como un resultado distributivo territorial y no como una medida aislada del PIB provincial (INE, 2025a).

TABLA 1.31. RENTA NETA MEDIA POR PERSONA: COMPARACIÓN PROVINCIAL Y AGREGADA

TERRITORIO	2015	2023	VARIACIÓN 2015-2023	BRECHA RESPECTO A CÁDIZ EN 2023
Almería	8.029€	11.543€	43,8%	-792€
Cádiz	**8.489€**	**12.335€**	**45,3%**	**0€**
Córdoba	8.614€	12.386€	43,8%	51€
Granada	8.877€	12.709€	43,2%	374€
Huelva	8.401€	12.008€	42,9%	-327€
Jaén	8.318€	11.847€	42,4%	-488€
Málaga	8.688€	12.950€	49,1%	615€
Sevilla	9.051€	12.964€	43,2%	629€
Andalucía	8.655€	12.522€	44,7%	187€
Alicante	8.695€	12.313€	41,6%	-22€
A Coruña	11.024€	15.319€	39,0%	2.984€
Pontevedra	10.153€	14.137€	39,2%	1.802€
Bizkaia	13.949€	18.738€	34,3%	6.403€
Murcia	8.908€	12.446€	39,7%	111€
ESPAÑA	n.d.	15.036€	n.d.	2.701€

Fuente. INE (2025a), tabla 53689. El extracto oficial utilizado no ofrece el valor de España para 2015; no se calcula su variación acumulada.

GRÁFICO 1.14. RENTA NETA MEDIA POR PERSONA: CÁDIZ Y REFERENCIAS, 2015-2023

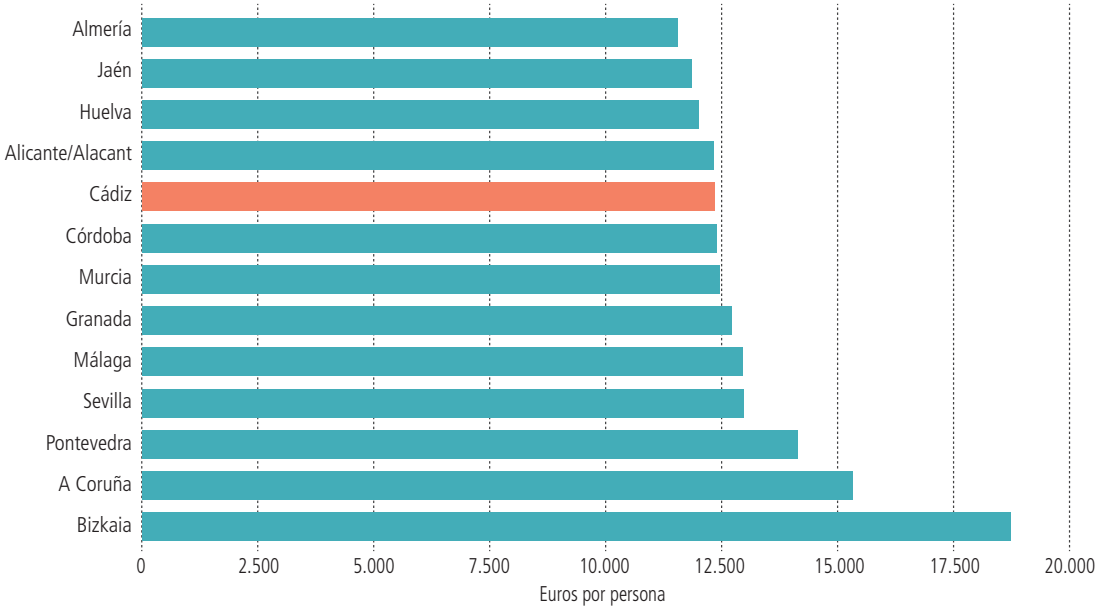


Fuente. INE (2025a). La serie de España visible en el extracto empleado comienza en 2021

Entre las provincias andaluzas, y como refleja el gráfico 1.15, Cádiz ocupa una posición intermedia en 2023: se sitúa por debajo de Sevilla (12.964€), Málaga (12.950€), Granada (12.709€) y Córdoba (12.386€),

pero supera a Huelva (12.008€), Jaén (11.847€) y Almería (11.543€). El contraste con provincias españolas seleccionadas amplía el diagnóstico: Cádiz queda prácticamente igualada con Alicante (12.313€) y cerca de Murcia (12.446€), pero se distancia de Pontevedra (14.137€), A Coruña (15.319€) y, especialmente, Bizkaia (18.738€). Esta ordenación apunta a una menor capacidad media de los hogares gaditanos para absorber costes de movilidad, vivienda y energía que en las provincias de mayor renta, aspecto que debe incorporarse al valorar inversiones que generen accesibilidad o ahorros recurrentes para hogares y empresas.

GRÁFICO 1.15. COMPARACIÓN PROVINCIAL DE LA RENTA NETA MEDIA POR PERSONA, 2023



Fuente. INE (2025a).

La renta neta media por hogar, detallada en la tabla 1.32, ofrece unos datos relevantes, porque incorpora el tamaño y la composición de las unidades residenciales. Cádiz registra 32.323€ por hogar en 2023, un valor casi coincidente con Andalucía (32.378€), pero 6.003€ inferior al de España (38.326€). Dentro de Andalucía, la renta por hogar de Cádiz se sitúa claramente por debajo de Sevilla (34.269€) y Málaga (33.868€), mientras que supera a Jaén, Córdoba, Almería, Huelva y Granada. En los comparadores nacionales, las distancias con Bizkaia, A Coruña y Pontevedra continúan siendo apreciables. Esta doble lectura, por persona y por hogar, busca evitar que el diagnóstico territorial dependa de una única medida y permite relacionar más prudentemente la renta con demandas de movilidad cotidiana y costes de servicios esenciales.

TABLA 1.32. RENTA NETA MEDIA POR HOGAR: CÁDIZ Y REFERENCIAS SELECCIONADAS

TERRITORIO	2015	2023	VARIACIÓN 2015–2023	BRECHA FRENTE A CÁDIZ EN 2023
Cádiz	23.560€	32.323€	37,2%	0€
Málaga	23.102€	33.868€	46,6%	1.545€
Sevilla	25.099€	34.269€	36,5%	1.946€
Andalucía	23.367€	32.378€	38,6%	55€
Murcia	25.819€	34.951€	35,4%	2.628€
Alicante	22.536€	31.507€	39,8%	-816€
A Coruña	27.947€	36.978€	32,3%	4.655€
Pontevedra	26.877€	35.506€	32,1%	3.183€
Bizkaia	34.177€	44.425€	30,0%	12.102€
ESPAÑA	n.d.	38.326€	n.d.	6.003€

Fuente. INE (2025a), tabla 53689. Valores nominales. n. d.: dato no disponible en el extracto para el año indicado.

1.5.3. DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DE LA RENTA DENTRO DE CÁDIZ

La media provincial oculta una heterogeneidad interna de gran interés para el estudio territorial. El Atlas proporciona información para 45 municipios gaditanos en 2023 y permite identificar una amplitud significativa de renta neta media por persona, tal como resumen las tablas 1.33 y 1.34 y el gráfico 1.16, Cádiz capital encabeza la distribución con 15.487€, seguida de San Roque (13.663€) y El Puerto de Santa María (13.277€), mientras que Puerto Serrano registra 9.526€, San Martín del Tesorillo 9.660€ y Chipiona 9.920€. La distancia entre el máximo y el mínimo alcanza 5.961€; expresado de otra forma, el municipio de mayor renta registra aproximadamente 1,63 veces el valor del menor (INE, 2025a).

En los principales núcleos urbanos y funcionales se observan diferencias, recogidas en la tabla 1.33, que pueden ser relevantes para la planificación de conectividad; Cádiz capital alcanza 15.487€, El Puerto de Santa María 13.277€, San Fernando 12.948€, Algeciras 12.564€, Jerez de la Frontera 12.242€, Chiclana de la Frontera 11.699€, La Línea de la Concepción 11.553€ y Sanlúcar de Barrameda 10.203€. El patrón revela que la condición urbana o litoral no garantiza por sí sola niveles elevados de renta, coexisten nodos de actividad y accesibilidad con rentas por debajo de la media provincial, lo que refuerza la necesidad de que las inversiones en transporte y energía incorporen criterios de cohesión y acceso efectivo de los hogares.

TABLA 1.33. PRINCIPALES NÚCLEOS GADITANOS: RENTA NETA MEDIA POR PERSONA

MUNICIPIO	2015	2023	VARIACIÓN 2015–2023	BRECHA FRENTE A PROVINCIA 2023
Cádiz	**11.132€**	**15.487€**	**39,1%**	**3.152€**
Jerez de la Frontera	8.405€	12.242€	45,7%	-93€
Algeciras	9.385€	12.564€	33,9%	229€
San Fernando	9.219€	12.948€	40,4%	613€
Chiclana de la Frontera	7.720€	11.699€	51,5%	-636€
El Puerto de Santa María	9.152€	13.277€	45,1%	942€
Sanlúcar de Barrameda	6.753€	10.203€	51,1%	-2.132€
La Línea de la Concepción	7.777€	11.553€	48,6%	-782€

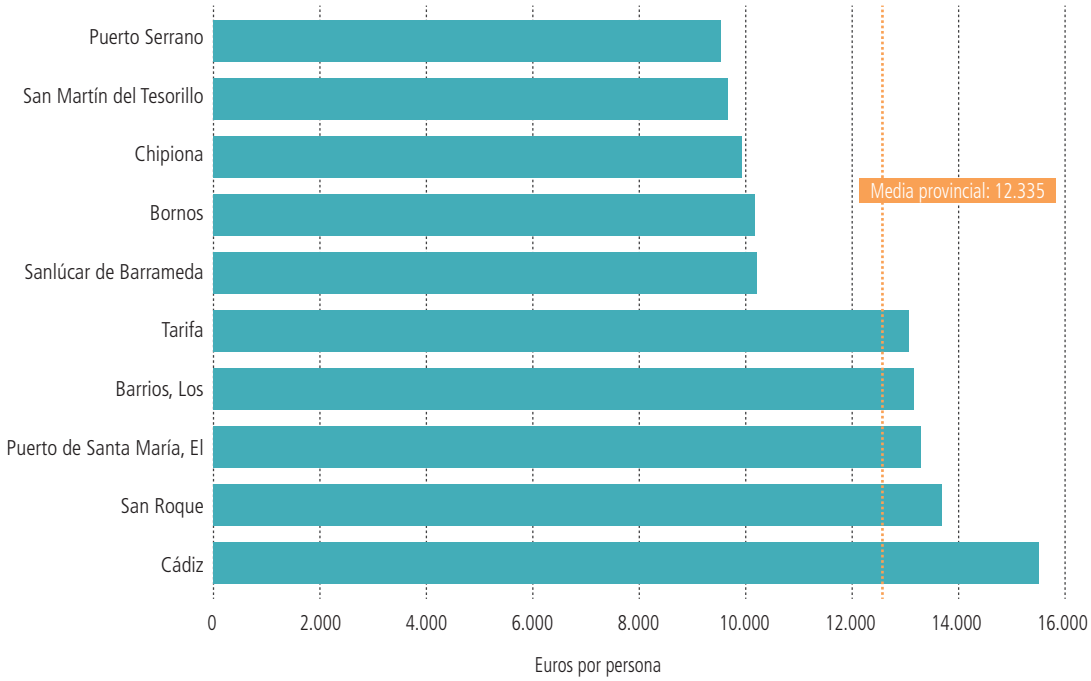
Fuente. INE (2025a), tabla 30944. La comparación longitudinal se presenta para municipios con observación en ambos extremos del periodo.

TABLA 1.34. MUNICIPIOS CON MAYOR Y MENOR RENTA NETA MEDIA POR PERSONA, 2023

POSICIÓN	MUNICIPIO	POR PERSONA	POR HOGAR	BRECHA VS. PROVINCIA
1	Cádiz	15.487 €	37.427 €	3.152 €
2	San Roque	13.663 €	38.428 €	1.328 €
3	El Puerto de Santa María	13.277 €	35.870 €	942 €
4	Los Barrios	13.138 €	37.473 €	803 €
5	Tarifa	13.049 €	33.275 €	714 €
41	Sanlúcar de Barrameda	10.203 €	27.874 €	-2.132 €
42	Bornos	10.164 €	24.712 €	-2.171 €
43	Chipiona	9.920 €	26.238 €	-2.415 €
44	San Martín del Tesorillo	9.660 €	27.549 €	-2.675 €
45	Puerto Serrano	9.526 €	25.668 €	-2.809 €

Fuente. INE (2025a), tabla 30944. Provincia de Cádiz: 12.335 € por persona.

GRÁFICO 1.16. CÁDIZ: MUNICIPIOS CON MAYOR Y MENOR RENTA NETA MEDIA POR PERSONA, 2023



Fuente. INE (2025a). La línea discontinua corresponde a la renta neta media por persona provincial.

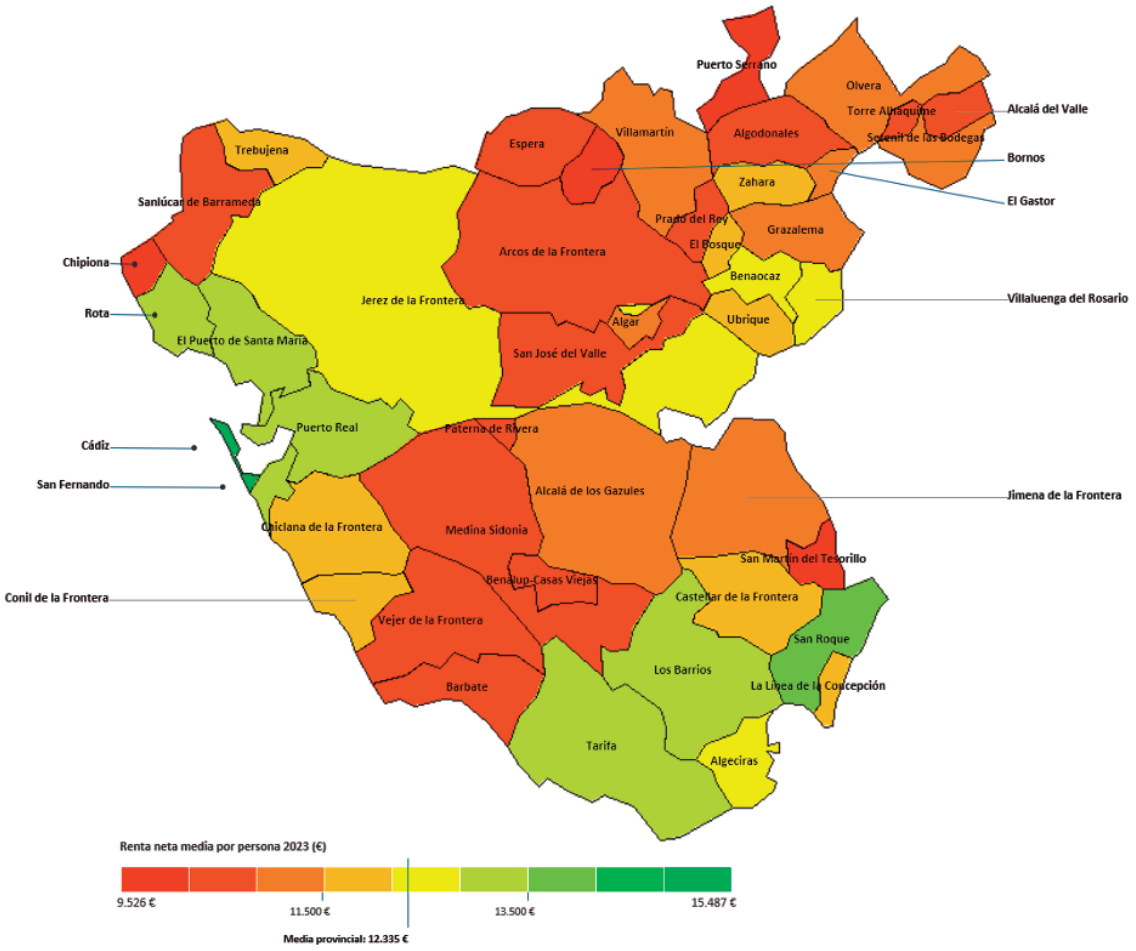
Una lectura desde el ámbito de las infraestructuras de esta diversidad debe evitar simplificaciones. Los municipios situados por debajo de la media provincial no requieren únicamente más obra física; requieren que la accesibilidad sea funcional y asequible: conexiones fiables con polos de empleo, servicios públicos y centros formativos, soluciones de transporte colectivo ajustadas a flujos reales y actuaciones energéticas que reduzcan costes recurrentes en hogares vulnerables o en empresas locales.

Del mismo modo, los polos de renta y actividad más elevada pueden desempeñar un papel de articulación territorial si las redes facilitan que los beneficios de acceso a empleo y servicios se extiendan hacia municipios con menores recursos. En definitiva, la geografía de renta no identifica automáticamente dónde invertir, pero sí proporciona una base social imprescindible para priorizar y evaluar los efectos distributivos de la infraestructura.

La representación cartográfica de esta misma distribución, recogida en el gráfico 1.17, añade al análisis la dimensión espacial que las tablas municipales solo expresan de forma ordinal. El mapa de calor muestra que los valores más elevados se concentran en la Bahía de Cádiz, Cádiz capital (15.487€), El Puerto de Santa María (13.277€) y San Fernando (12.948€), y en el Campo de Gibraltar, donde San Roque (13.663€) y Los Barrios (13.138€) se sitúan por encima de la media provincial, mientras que los registros más bajos aparecen en municipios del interior y de la campiña, como Puerto Serrano (9.526€) o Bornos (10.164€), y en núcleos del litoral noroeste con fuerte estacionalidad, como Chipiona (9.920€) y Sanlúcar de Barrameda (10.203€).

La leyenda, comprendida entre 9.526€ y 15.487€, sitúa la media provincial de 12.335€ en una posición intermedia que deja por debajo a una parte sustancial del territorio interior. La utilidad de esta visualización para un estudio enfocado principalmente en infraestructuras es doble, ya que identifica áreas contiguas de renta baja, en las que las actuaciones de accesibilidad y de eficiencia energética pueden tener mayor efecto distributivo, y evita interpretar la heterogeneidad provincial como un fenómeno disperso o puramente municipal, pues las diferencias presentan continuidad geográfica (INE, 2025a).

GRÁFICO 1.17. CÁDIZ: DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DE LA RENTA NETA MEDIA POR PERSONA, 2023



Fuente. INE (2025a), tabla 30944. Coropletas municipales; escala de 9.526 € a 15.487 € y media provincial de 12.335 €. Se representan únicamente observaciones municipales.

1.5.4. FUENTES TRIBUTARIAS Y AUTONÓMICAS COMPLEMENTARIAS

La Estadística de los declarantes del IRPF por municipios de la AEAT añade una lectura fiscal útil para los territorios sujetos al régimen común. Para el ejercicio 2023, la AEAT define la renta disponible como la renta bruta una vez deducidas la cuota resultante de la autoliquidación y las cotizaciones sociales y derechos pasivos declarados, y publica una media calculada por declaración. Esta precisión es determinante, el denominador no es la población ni el número de hogares, por lo que la magnitud no debe compararse aritméticamente con la renta neta media por persona o por hogar del Atlas. Su función analítica consiste en contrastar la posición fiscal relativa de Cádiz frente a otros territorios de régimen común y observar si la jerarquía general de rentas resulta compatible con la captada mediante el indicador principal (AEAT, 2025).

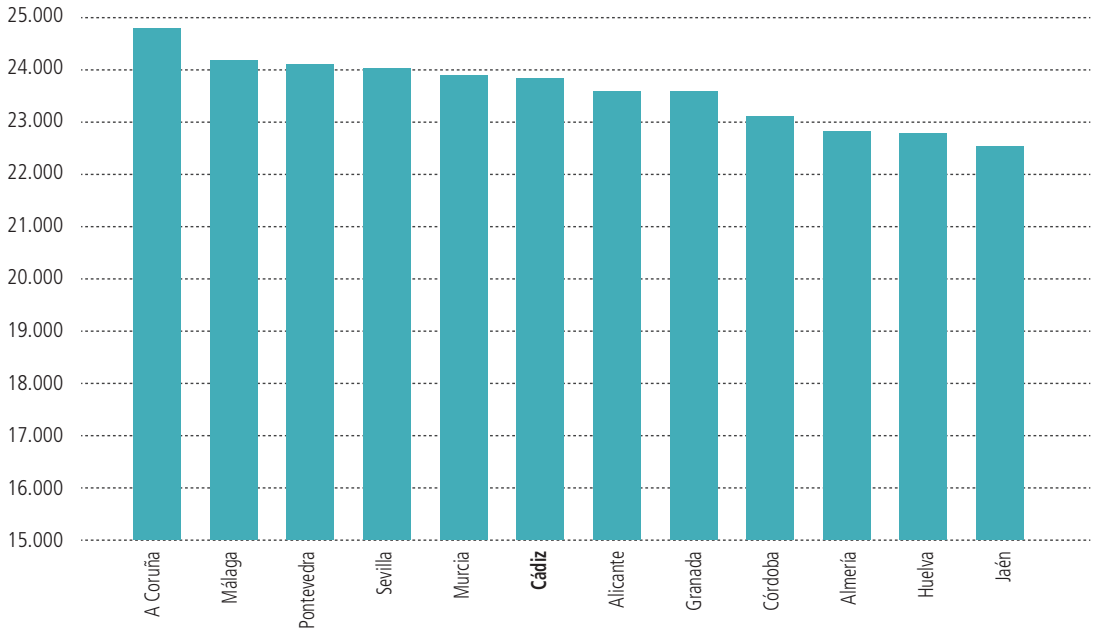
En este contraste fiscal, sintetizado en la tabla 1.35, Cádiz presenta una renta disponible media por declaración de 22.144€ en 2023, superior a Andalucía (21.519€), Granada (21.503€), Almería, Córdoba, Huelva y Jaén, pero inferior a Málaga (23.026€), Sevilla (22.609€), Murcia (22.267€), Pontevedra (22.801€) y A Coruña (24.521€). Alicante queda ligeramente por debajo de Cádiz en este indicador, con 21.526€. La ordenación, representada en el gráfico 1.18, es razonablemente coherente con el Atlas para el grupo de mayor renta, aunque no coincidente en todos los casos, precisamente porque la cobertura tributaria y la unidad de media son diferentes.

TABLA 1.35. RENTA FISCAL MEDIA POR DECLARACIÓN EN TERRITORIOS DE RÉGIMEN COMÚN, 2023

TERRITORIO	DECLARACIONES	RENTA BRUTA MEDIA	RENTA DISPONIBLE MEDIA	BRECHA DISPONIBLE VS. CÁDIZ
Cádiz	**591.407**	**26.752€**	**22.144€**	**0€**
Almería	392.516	23.520€	19.608€	-2.536€
Córdoba	405.138	24.463€	20.313€	-1.831€
Granada	476.130	25.982€	21.503€	-641€
Huelva	280.751	23.339€	19.487€	-2.657€
Jaén	333.987	22.278€	18.860€	-3.284€
Málaga	837.247	28.100€	23.026€	882€
Sevilla	984.881	27.697€	22.609€	465€
Andalucía	4.302.050	26.065€	21.519€	-625€
Alicante	936.662	26.142€	21.526€	-618€
A Coruña	636.174	30.387€	24.521€	2.377€
Pontevedra	505.042	27.751€	22.801€	657€
Murcia	756.871	27.013€	22.267€	123€

Fuente. Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT, 2025). Valores medios por declaración; Bizkaia no forma parte de esta comparación.

GRÁFICO 1.18. AEAT: RENTA DISPONIBLE MEDIA POR DECLARACIÓN, 2023



Fuente. AEAT (2025). Magnitud fiscal media por declaración; no equivale a la renta por persona u hogar del Atlas.

Como sintetiza la tabla 1.36, la provincia de Bizkaia no puede añadirse a la tabla AEAT en condiciones homogéneas por pertenecer al régimen foral. Eustat ofrece para 2023 una renta personal media de la población de 18 y más años de Bizkaia de 25.867 euros, dato útil como contraste institucional pero referido a un universo y a una metodología distintos de los indicadores del Atlas. Por su parte, el Instituto Galego de Estatística publica cuentas de asignación de renta primaria y distribución secundaria por provincias, que en 2023 registra una renta disponible bruta de 22.862.278 miles de euros para A Coruña y de 17.294.019 miles de euros para Pontevedra. Estos valores nos documentan la disponibilidad de información autonómica complementaria, pero tampoco deben fusionarse con la comparación principal ya que son macromagnitudes

provinciales elaboradas en una operación específica gallega y no una serie común para todas las provincias objeto del estudio (Eustat, 2025; IGE, 2025).

TABLA 1.36. INFORMACIÓN AUTONÓMICA ESPECÍFICA CUANTIFICADA Y NO INTEGRABLE

TERRITORIO	FUENTE	INDICADOR 2023	VALOR	USO METODOLÓGICO
Bizkaia	Eustat	Renta personal media de población de 18 y más años	25.867 €	Universo y concepto distintos del Atlas; solo contraste.
A Coruña	IGE	Renta disponible bruta provincial	22.862.278 miles €	Cuentas territoriales gallegas; contraste interno.
Pontevedra	IGE	Renta disponible bruta provincial	17.294.019 miles €	Cuentas territoriales gallegas; contraste interno.

Fuente: eustat (2025) e Instituto Galego de Estatística (IGE, 2025). Estos valores se documentan en la hoja 06B_Especificas del Excel y no se incluyen en los gráficos comparativos principales.

1.6. Otros indicadores macroeconómicos

El análisis de la evolución económica de Cádiz no quedaría suficientemente explicado únicamente por el producto interior bruto o por la renta media de los hogares. En una provincia cuya base productiva combina servicios, turismo, logística, industria vinculada a la Bahía y una posición geográfica singular en los corredores marítimos y terrestres, el comportamiento del empleo, la evolución de los precios y la utilización efectiva de las infraestructuras de conectividad son variables necesarias para interpretar de qué manera el crecimiento agregado se traduce, o no, en oportunidades económicas estables. Este apartado reúne esos indicadores complementarios para el periodo 2015-2025, manteniendo a Cádiz como ámbito de referencia e incorporando comparaciones con Andalucía, España, el resto de provincias andaluzas y un grupo de provincias españolas seleccionadas por sus afinidades económicas, territoriales o logísticas.

La delimitación, las fuentes y los criterios de comparabilidad de este apartado son los siguientes. La cobertura temporal se ha cerrado en 2025 siempre que existe publicación oficial disponible. En el mercado laboral, la EPA permite disponer de tasas provinciales, autonómicas y nacionales para todo el periodo, calculándose el dato anual como media de los cuatro trimestres; esta elección evita privilegiar un trimestre aislado y permite leer la evolución estructural. La afiliación media de la TGSS se anualiza mediante la media de los doce datos mensuales. Los ficheros municipales del SEPE se agregan a provincia, Andalucía y España; desde 2022, y cuando una celda municipal pequeña aparece mediante el código "<5", se conserva un intervalo de valor observado mínimo y máximo teórico, salvo en aquellos ámbitos, como Cádiz en determinados años, en que el total agregado resulta exacto en el propio fichero.

El IPC se ha explotado mediante el índice general provincial de diciembre en base 2021 y se ha recalculado un índice homogéneo con diciembre de 2015 igual a 100, apto para medir pérdida acumulada de poder de compra. En conectividad, Aena identifica expresamente 2025 como dato provisional y la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz proporciona una serie propia 2015-2025; la variable TEU se conserva en el Excel tal como figura en el cuadro oficial, pero no se utiliza para inferencias cuantitativas por un aparente cambio de presentación a partir de 2020.

1.6.1. MERCADO DE TRABAJO

1.6.1.1. ACTIVIDAD, EMPLEO Y PARO SEGÚN LA EPA

La EPA nos confirma que la provincia de Cádiz atraviesa la década con una mejora laboral relevante, aunque insuficiente para cerrar la brecha estructural respecto a los ámbitos de referencia. La tasa de paro gaditana

desciende desde el inasumible 38,32% de 2015 hasta el 18,73% de 2025, una reducción de 19,59 puntos porcentuales; en paralelo, la tasa de empleo aumenta desde el 35,51% hasta el 43,63%, esto es, 8,12 puntos (tabla 1.37). La evolución no debe minimizarse, supone que el mercado de trabajo de la provincia sale de los niveles extraordinariamente negativos del inicio del periodo y supera el episodio pandémico. Sin embargo, la fotografía final continúa siendo exigente. Como ilustra el gráfico 1.19, en 2025 la tasa de paro de Cádiz permanece 3,50 puntos por encima de la andaluza y 8,22 puntos por encima de la española, al tiempo que la tasa de empleo continúa por debajo de ambos agregados.

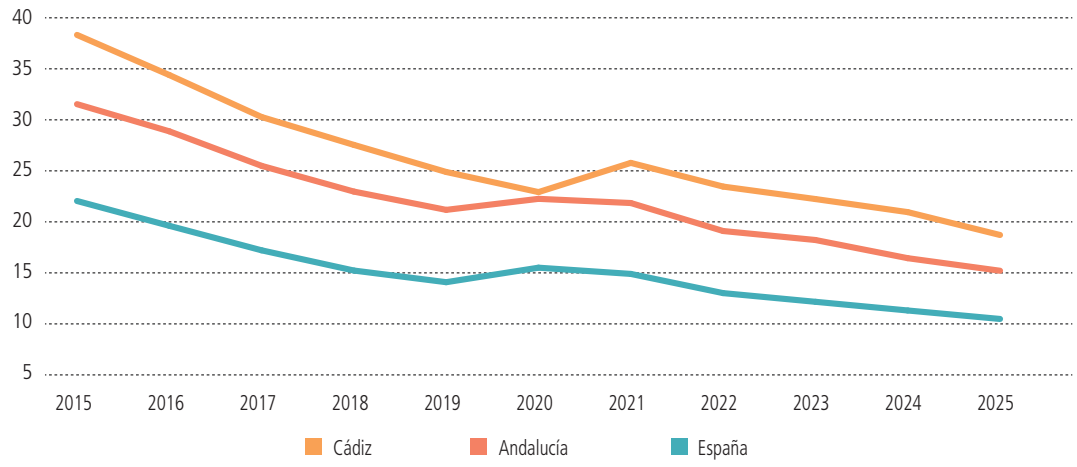
El comportamiento durante la pandemia presenta un matiz que nos exige cierta cautela interpretativa. La tasa de paro gaditana no se dispara en 2020 en la misma medida en que cabría esperar de la interrupción productiva, al situarse en el 22,93% frente al 24,90% de 2019. Ello no debe identificarse sin más con una mejoría del empleo, pues durante el confinamiento y las restricciones, la menor búsqueda activa de trabajo y las medidas de mantenimiento del empleo alteraron la relación entre ocupación, actividad y desempleo. De hecho, la tasa de actividad descendió desde el 54,76% en 2019 al 53,44% en 2020. El repunte de paro hasta el 25,79% en 2021 y el posterior descenso hasta 2025 reflejan con más claridad la normalización del mercado y la recuperación posterior.

TABLA 1.37. EVOLUCIÓN ANUAL DE LAS TASAS LABORALES PRINCIPALES, 2015-2025

AÑO	ACTIVIDAD CÁDIZ	EMPLEO CÁDIZ	PARO CÁDIZ	PARO ANDALUCÍA	PARO ESPAÑA
2015	57,58%	35,51%	38,32%	31,54%	22,06%
2016	56,95%	37,37%	34,39%	28,88%	19,63%
2017	55,92%	38,98%	30,28%	25,50%	17,23%
2018	54,75%	39,68%	27,55%	22,98%	15,25%
2019	54,76%	41,13%	24,90%	21,19%	14,11%
2020	53,44%	41,16%	22,93%	22,27%	15,53%
2021	55,12%	40,92%	25,79%	21,86%	14,92%
2022	53,95%	41,30%	23,47%	19,12%	13,04%
2023	54,98%	42,74%	22,25%	18,24%	12,19%
2024	54,76%	43,29%	20,97%	16,46%	11,34%
2025	53,66%	43,63%	18,73%	15,23%	10,51%

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026d). Medias anuales de los cuatro trimestres.

GRÁFICO 1.19. EVOLUCIÓN COMPARADA DE LA TASA DE PARO EPA, 2015-2025



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026d).

La comparación territorial que recoge la tabla 1.38 contribuye a afianzar la conclusión anterior. En el conjunto de provincias andaluzas, Cádiz continúa situándose en una posición laboral vulnerable, próxima a los territorios de desempleo elevado y alejada del comportamiento más favorable de Málaga o Sevilla. Frente a las provincias españolas de referencia, la distancia respecto a Bizkaia, A Coruña, Pontevedra, Alicante o Murcia no puede explicarse únicamente por la coyuntura, remite a una estructura productiva donde la estacionalidad, la concentración de determinados servicios, la dependencia de actividades sensibles a la conectividad y el peso de bolsas persistentes de desempleo continúan siendo factores relevantes. En este marco, las mejoras de accesibilidad y capacidad logística solo despliegan plenamente sus beneficios cuando se acompañan de actividades empresariales capaces de absorber empleo de manera estable.

TABLA 1.38. POSICIÓN COMPARADA DE CÁDIZ EN EL MERCADO LABORAL, 2025

TERRITORIO	TASA DE ACTIVIDAD	TASA DE EMPLEO	TASA DE PARO
Cádiz	**53,66%**	**43,63%**	**18,73%**
Almería	59,66%	51,39%	13,86%
Córdoba	57,33%	47,42%	17,30%
Granada	55,89%	45,55%	18,50%
Huelva	57,41%	49,85%	13,16%
Jaén	52,30%	43,98%	15,90%
Málaga	59,91%	52,14%	12,98%
Sevilla	57,90%	49,88%	13,87%
Andalucía	57,15%	48,45%	15,23%
Alicante	57,57%	50,38%	12,51%
A Coruña	53,75%	49,88%	7,21%
Pontevedra	55,85%	50,27%	10,00%
Bizkaia	57,23%	52,78%	7,76%
Murcia	59,95%	52,69%	12,10%
ESPAÑA	58,96%	52,77%	10,51%

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026d). Medias anuales de los cuatro trimestres.

1.6.1.2. AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

La afiliación media ofrece una visión complementaria y especialmente útil para observar empleo registrado. Cádiz pasa de 335.058 afiliaciones medias en 2015 a 427.851 en 2025, un incremento del 27,69%, ligeramente superior al aumento observado en Andalucía, 25,82%, y en España, 26,64% (tabla 1.39). La pandemia interrumpe temporalmente esta trayectoria, entre 2019 y 2020 la afiliación media gaditana cae un 2,75%, antes de recuperar y superar el nivel prepandemia.

Como refleja el gráfico 1.20, en 2025 la afiliación provincial alcanza un índice 127,69 con base 2015, lo que permite afirmar que el volumen registrado de empleo se ha expandido de manera significativa a lo largo del periodo aunque, conforme muestra la EPA, dicha expansión no haya sido suficiente para neutralizar plenamente la elevada tasa de desempleo.

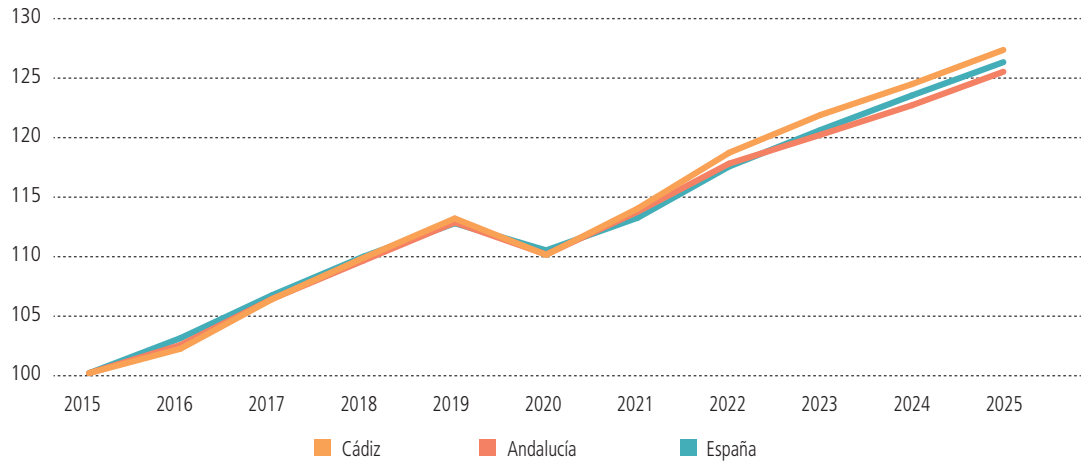
El incremento del empleo registrado sugiere que Cádiz ha contado con capacidad de recuperación y generación de ocupación formal, pero no elimina la necesidad de analizar la calidad, duración y composición de ese empleo. Por ello, la afiliación debe leerse conjuntamente con la contratación y el paro registrado, y no como sustituto del análisis de la EPA.

TABLA 1.39. AFILIACIÓN MEDIA ANUAL Y VARIACIÓN ACUMULADA

TERRITORIO	2015	2019	2020	2025	VAR. 2015-2025
Cádiz	335.058	379.445	369.000	427.851	27,69%
Málaga	530.656	627.326	601.637	738.678	39,20%
Sevilla	662.436	741.235	729.119	831.881	25,58%
Andalucía	2.774.371	3.132.550	3.056.443	3.490.643	25,82%
Alicante	571.790	662.828	643.578	764.596	33,72%
A Coruña	402.507	436.274	427.774	477.378	18,60%
Pontevedra	322.397	356.225	351.358	382.102	18,52%
Bizkaia	449.040	483.590	478.030	515.232	14,74%
Murcia	511.094	588.689	587.822	674.874	32,04%
ESPAÑA	17.083.766	19.277.818	18.881.311	21.635.194	26,64%

Fuente: elaboración propia a partir de Tesorería General de la Seguridad Social (2026). Andalucía calculada como suma provincial.

GRÁFICO 1.20. AFILIACIÓN MEDIA A LA SEGURIDAD SOCIAL, ÍNDICE 2015=100



Fuente: elaboración propia a partir de Tesorería General de la Seguridad Social (2026). Andalucía calculada como suma provincial.

1.6.1.3. CONTRATACIÓN Y PARO REGISTRADO

Los registros del SEPE muestran con especial nitidez la intensidad de la rotación contractual y la transformación posterior a la reforma laboral. En Cádiz se registraron 565.331 contratos en 2015, 645.409 en 2019 y 497.055 en 2020, cuando las restricciones de actividad interrumpieron la contratación en servicios, hostelería, actividades recreativas y otras ramas dependientes de la movilidad. Para 2020 se utiliza el total anual publicado por el Informe del Mercado de Trabajo de la Provincia de Cádiz (Datos 2020). El rebote de 2021 elevó la contratación a 574.628 contratos, mientras que desde 2022 el volumen anual se reduce, situándose en 380.989 contratos en 2025. La disminución del número de contratos no debe equipararse automáticamente a destrucción de empleo, coincide temporalmente con una mayor estabilidad contractual y con un crecimiento de afiliación, por lo que resulta coherente con una reducción de la rotación del empleo registrado.

El paro registrado confirma una mejora socialmente a destacar, Cádiz desciende desde 184.269 personas registradas en diciembre de 2015 hasta 111.406 en diciembre de 2025, lo que supone una reducción de 72.863 personas (tabla 1.40). La trayectoria se interrumpe con el aumento de 2020 y la permanencia en

niveles elevados en 2021, pero la caída posterior es continuada. A diferencia de la EPA, el paro registrado recoge demandas administrativas pendientes al último día del mes y excluye determinadas situaciones; por ello no mide exactamente desempleo en sentido estadístico, aunque su evolución resulta fundamental para la gestión de políticas de empleo y para valorar la reducción de la presión social sobre los municipios gaditanos.

TABLA 1.40. CONTRATOS REGISTRADOS Y PARO REGISTRADO EN CÁDIZ, 2015-2025

AÑO	CONTRATOS REGISTRADOS (AÑO)	PARO REGISTRADO (DICIEMBRE)	OBSERVACIÓN
2015	565.331	184.269	Exacto
2016	628.795	170.705	Exacto
2017	642.617	157.213	Exacto
2018	628.985	151.858	Exacto
2019	645.409	148.038	Exacto
2020	497.055	183.396	Exacto; informe SEPE 2020
2021	574.628	151.953	Exacto
2022	478.306-478.314	138.666	Algún intervalo por <5
2023	376.221-376.229	131.221	Algún intervalo por <5
2024	369.196-369.200	121.211	Algún intervalo por <5
2025	380.989	111.406	Exacto

Fuente: elaboración propia a partir de Servicio Público de Empleo Estatal (2021, 2026). Para 2020 se utilizan los cierres exactos del informe provincial; los intervalos responden a la protección estadística de celdas pequeñas.

La articulación entre los indicadores laborales y las infraestructuras resulta particularmente visible en una provincia de elevada especialización portuaria y turística. La continuidad del empleo logístico y de transporte se encuentra condicionada por el funcionamiento de las terminales, la calidad de los accesos viarios y ferroviarios, la conectividad aérea y la fiabilidad energética. Del mismo modo, el empleo de servicios y turismo recibe un impulso cuando los flujos de pasajeros recuperan niveles elevados. No obstante, la persistencia de una tasa de paro por encima de Andalucía y, sobre todo, de España demuestra que una cierta disponibilidad de infraestructuras no constituye por sí misma una garantía de convergencia laboral, requiere capacidad empresarial, incentivar las infraestructuras más útiles o necesarias, formación adecuada y encadenamientos productivos locales.

1.6.2. PRECIOS Y PODER ADQUISITIVO

La evolución de los precios es indispensable para interpretar cualquier magnitud monetaria nominal, incluida la renta, el volumen de inversión o la facturación empresarial. Entre diciembre de 2015 y diciembre de 2025, el IPC general de Cádiz aumenta un 26,85%. Esto significa que una magnitud monetaria que hubiera crecido en igual proporción apenas habría conservado su poder adquisitivo al final del periodo. El incremento acumulado gaditano es algo menor que el de Andalucía, que alcanza el 28,54%, y que el de España, con el 28,06%, pero la diferencia no modifica la conclusión esencial; la segunda mitad del periodo, en especial desde 2021, está marcada por una pérdida significativa de capacidad adquisitiva de hogares y empresas.

El análisis temporal, que ilustra el gráfico 1.21, permite distinguir dos etapas. Entre 2015 y 2020, la inflación acumulada de Cádiz fue moderada, situándose en torno al 3,03% al cierre de 2020. Desde 2021 se produce una aceleración intensa, asociada a tensiones de energía, materias primas, transporte y bienes de consumo, hasta elevar el índice recalculado a 126,85 en 2025 (tabla 1.41). La relación con las infraestructuras energéticas y de transporte es económicamente relevante, los costes de energía y movilidad afectan tanto al gasto de los hogares como a los costes operativos de la industria, el comercio y la logística, si bien el IPC provincial no permite atribuir por sí mismo el origen causal de la inflación a una infraestructura concreta.

TABLA 1.41. IPC GENERAL DE DICIEMBRE: EVOLUCIÓN COMPARADA E INFLACIÓN ACUMULADA DE CÁDIZ

AÑO	CÁDIZ 2015=100	ANDALUCÍA 2015=100	ESPAÑA 2015=100	INFLACIÓN ACUMULADA CÁDIZ
2015	100,00	100,00	100,00	0,00%
2016	101,50	101,63	101,57	1,50%
2017	102,39	102,80	102,70	2,39%
2018	102,96	103,80	103,91	2,96%
2019	103,32	104,35	104,73	3,32%
2020	103,03	104,01	104,18	3,03%
2021	109,40	110,99	111,00	9,40%
2022	116,72	117,84	117,33	16,72%
2023	120,38	121,71	120,97	20,38%
2024	123,48	125,03	124,42	23,48%
2025	126,85	128,54	128,06	26,85%

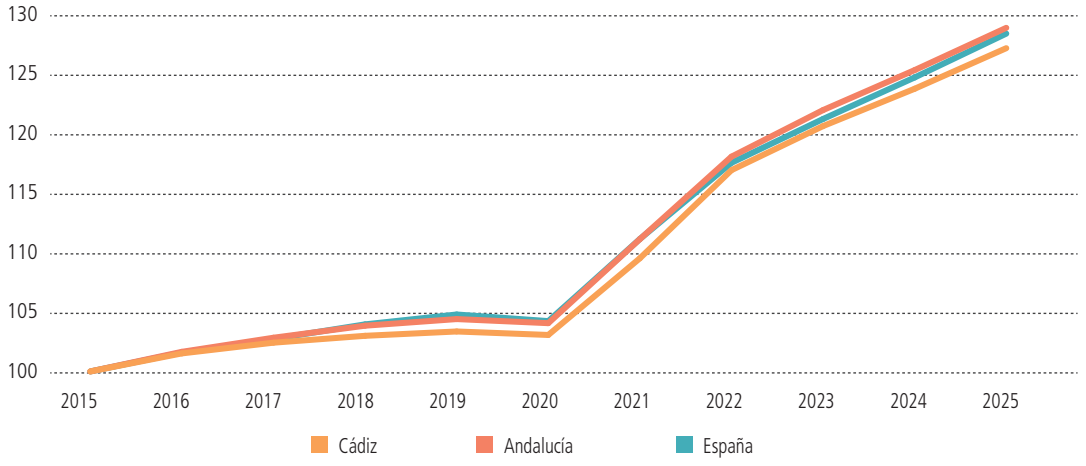
Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026g), IPC, índice general de diciembre, base 2021.

TABLA 1.42. INFLACIÓN ACUMULADA ENTRE DICIEMBRE DE 2015 Y DICIEMBRE DE 2025

TERRITORIO	VARIACIÓN IPC ACUMULADA	TERRITORIO	VARIACIÓN IPC ACUMULADA	TERRITORIO	VARIACIÓN IPC ACUMULADA
Cádiz	26,85%	Jaén	27,53%	A Coruña	27,93%
Almería	27,19%	Málaga	31,64%	Pontevedra	29,75%
Córdoba	28,72%	Sevilla	27,67%	Bizkaia	29,38%
Granada	28,18%	Andalucía	28,54%	Murcia	26,48%
Huelva	28,93%	Alicante	28,81%	ESPAÑA	28,06%

Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026g), IPC, índice general de diciembre, base 2021.

GRÁFICO 1.21. EVOLUCIÓN DEL IPC GENERAL, ÍNDICE DICIEMBRE 2015=100



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2026g), IPC, base 2021.

En el marco de este estudio, este resultado afecta directamente a la interpretación de la renta y de la inversión. Un aumento nominal de ingresos públicos, renta media o inversión contratada debe contrastarse con esta inflación acumulada para evitar conclusiones de crecimiento real no justificadas. La menor inflación acumulada registrada en Cádiz frente a Málaga, Pontevedra o Bizkaia, que detalla la tabla 1.42, no constituye por sí sola una ventaja estructural, pues puede coexistir con menor dinamismo de rentas o empleo; su utilidad

analítica principal consiste en proporcionar el deflactor territorial de referencia para valorar el poder adquisitivo de los avances nominales.

1.6.3. INDICADORES DE CONECTIVIDAD

1.6.3.1. CONECTIVIDAD AEROPORTUARIA: AEROPUERTO DE JEREZ

El aeropuerto de Jerez constituye una infraestructura de accesibilidad exterior especialmente relevante para el turismo, los desplazamientos empresariales y la conectividad de una provincia periférica respecto a los principales nodos aéreos españoles. La serie oficial de Aena, recogida en la tabla 1.43, muestra una expansión previa a la pandemia, desde 823.160 pasajeros en 2015 hasta 1.121.164 en 2019, después de haberse alcanzado un máximo de 1.134.341 en 2018. En 2020 el tráfico cae hasta 216.319 pasajeros, un descenso del 80,71% respecto del año anterior, reflejando la extrema sensibilidad del transporte aéreo a las restricciones de movilidad.

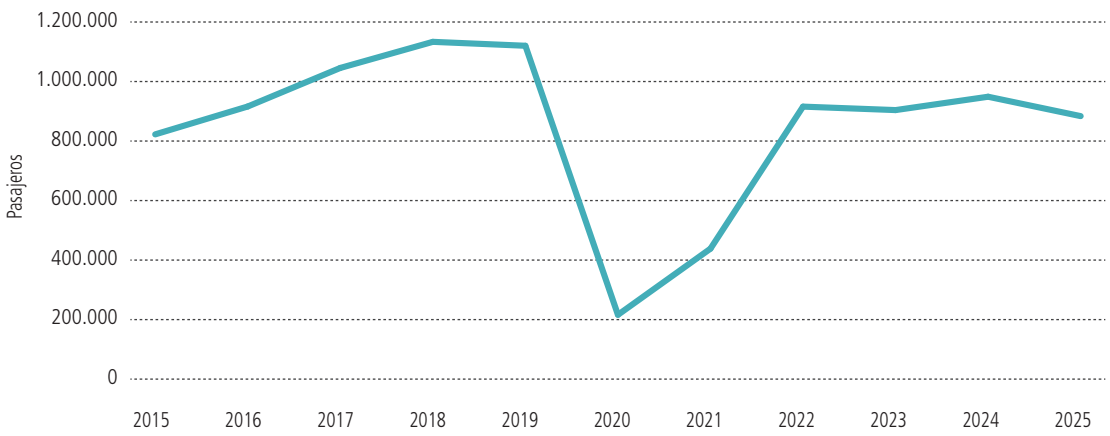
La recuperación posterior es notable pero incompleta en relación con el nivel prepandemia: tras alcanzar 949.726 pasajeros en 2024, el aeropuerto registra 884.539 en 2025, dato provisional de Aena. Este valor supera en un 7,46% el nivel de 2015, pero continúa un 21,11% por debajo de 2019 (gráfico 1.22).

TABLA 1.43. TRÁFICO DEL AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA

AÑO	PASAJEROS	OPERACIONES	MERCANCÍA (KG)	ESTADO
2015	823.160	43.566	6.966	Definitivo
2016	916.906	49.266	283	Definitivo
2017	1.046.549	48.627	578	Definitivo
2018	1.134.341	51.195	279	Definitivo
2019	1.121.164	54.504	333	Definitivo
2020	216.319	37.025	103	Definitivo
2021	438.766	41.260	455	Definitivo
2022	916.464	41.883	3.436	Definitivo
2023	904.823	48.999	196	Definitivo
2024	949.726	52.527	0	Definitivo
2025	884.539	50.515	0	Provisional

Fuente: elaboración propia a partir de Aena (2026); el dato de 2025 es provisional.

GRÁFICO 1.22. EVOLUCIÓN DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JEREZ



Fuente: elaboración propia a partir de Aena (2026); el dato de 2025 es provisional.

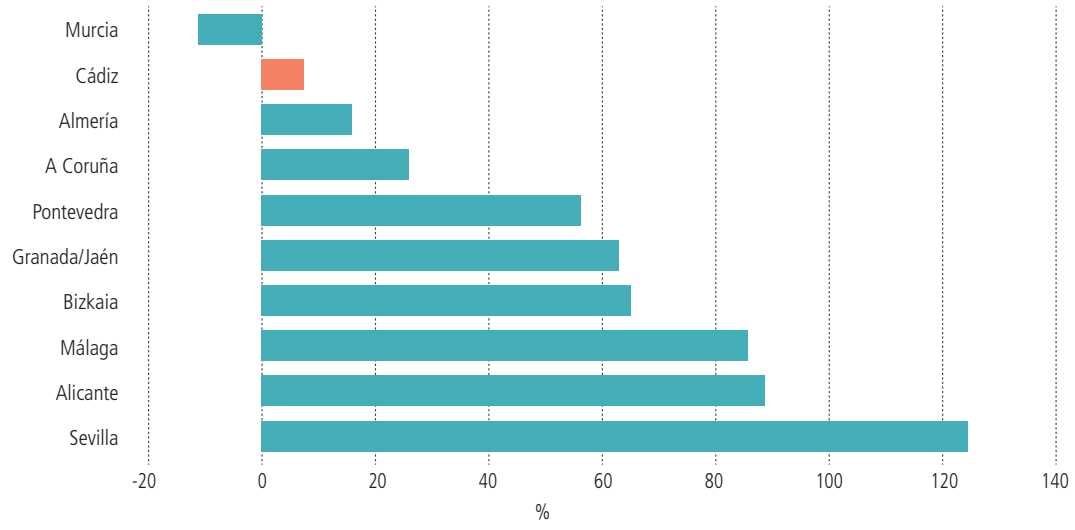
Además, la comparación con Málaga y Sevilla que ofrece la tabla 1.44 muestra una dinámica diferencial; mientras Jerez recupera solo parcialmente su techo previo, los dos grandes aeropuertos andaluces amplían con intensidad sus volúmenes de pasajeros en la década. Esta divergencia, representada en el gráfico 1.23, apunta a una brecha de conectividad aérea que puede condicionar el alcance turístico y empresarial de Cádiz, aunque deba analizarse junto con la accesibilidad ferroviaria y por carretera hacia otros aeropuertos regionales.

TABLA 1.44. TRÁFICO AEROPORTUARIO COMPARABLE: PASAJEROS EN 2015 Y 2025

REFERENCIA	AEROPUERTO	2015	2025	VAR. %
Sevilla	Sevilla	4.308.845	9.668.487	124,39%
Alicante	Alicante-Elche Miguel Hernández	10.575.288	19.950.394	88,65%
Málaga	Málaga-Costa del Sol	14.404.206	26.760.549	85,78%
Bizkaia	Bilbao	4.277.725	7.062.681	65,10%
Granada/Jaén	FGL Granada-Jaén	707.270	1.152.872	63,00%
Pontevedra	Vigo	713.567	1.114.810	56,23%
A Coruña	A Coruña	1.025.688	1.292.166	25,98%
Almería	Almería	691.240	801.689	15,98%
Cádiz	**Jerez de la Frontera**	**823.160**	**884.539**	**7,46%**
Murcia	Murcia-San Javier / R. Murcia	1.067.668	949.007	-11,11%

Fuente: elaboración propia a partir de Aena (2026). Vigo se utiliza como referencia funcional para Pontevedra; Murcia presenta un cambio de aeropuerto operativo desde 2019; 2025 es provisional.

GRÁFICO 1.23. VARIACIÓN DE PASAJEROS AEROPORTUARIOS EN TERRITORIOS DE REFERENCIA, 2015-2025



Fuente: elaboración propia a partir de Aena (2026); se aplican las reservas territoriales indicadas en la tabla 1.44 y el dato de 2025 es provisional.

1.6.3.2. CONECTIVIDAD PORTUARIA: BAHÍA DE CÁDIZ Y BAHÍA DE ALGECIRAS

La provincia de Cádiz alberga dos autoridades portuarias de dimensión desigual, y su lectura conjunta entendemos que es imprescindible para no confundir la evolución de una de ellas con la del sistema portuario provincial. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras movió en 2025 del orden de 100,5 millones de toneladas, un 3% menos que en 2024, y encadenó su décimo ejercicio consecutivo por encima de los 100 millones; en 2015 su tráfico total fue de 98,2 millones de toneladas. La Autoridad Portuaria de la Bahía de

Cádiz pasó, en el mismo intervalo, de 3,4 a 5,5 millones de toneladas. Algeciras concentra así en torno al 95% del tráfico portuario de la provincia y es el primer puerto español y el cuarto de la UE por tráfico total, mientras la Bahía de Cádiz, pese a crecer con mucha mayor intensidad relativa, representa algo más del 5%. Las cifras de Algeciras se ofrecen aquí como un necesario marco de escala, para su seguimiento y análisis.

El tráfico de mercancías de la Bahía de Cádiz presenta una evolución favorable en términos relativos. Según la serie histórica de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, que el gráfico 1.24 representa, el tráfico total aumenta desde 3,366 millones de toneladas en 2015 hasta 5,521 millones en 2025, un incremento del 64,02% (tabla 1.45). El total de mercancías crece un 67,87%, desde 3,203 hasta 5,377 millones de toneladas, y la mercancía general se sitúa en 2,424 millones de toneladas en 2025, frente a 1,315 millones al inicio del periodo. La serie registra volatilidad anual, especialmente en los graneles y en la caída observada en 2024, pero su nivel final refleja una consolidación de la función logística del puerto de la Bahía de Cádiz, cuyo volumen no debe confundirse con el del sistema portuario provincial.

La dimensión de pasajeros ofrece un comportamiento diferente, estrechamente condicionado por cruceros y movilidad turística. Los pasajeros pasan de 432.580 en 2015 a 499.710 en 2019 y caen hasta 56.385 en 2020, un descenso del 88,72% asociado a la interrupción pandémica. La recuperación es posterior y muy intensa, con un máximo de 696.146 pasajeros en 2024 y 624.476 en 2025; el nivel final supera el de 2015 en un 44,36%. Los buques de crucero también recuperan su presencia, desde 24 en 2020 hasta 344 en 2025. En consecuencia, el puerto presenta una doble función económica; nodo de mercancías con expansión de largo plazo y puerta turística cuyo comportamiento es más sensible a shocks de movilidad global.

TABLA 1.45. INDICADORES PRINCIPALES DEL TRÁFICO PORTUARIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

AÑO	TRÁFICO TOTAL (MILES T)	MERCANCÍAS (MILES T)	MERC. GENERAL (MILES T)	PASAJEROS	BUQUES CRUCERO
2015	3.366	3.203	1.315	432.580	289
2016	3.660	3.498	1.318	406.158	273
2017	4.108	3.987	1.612	408.255	291
2018	4.075	3.959	1.388	447.542	322
2019	4.442	4.342	1.139	499.710	315
2020	4.446	4.361	1.618	56.385	24
2021	4.943	4.826	2.427	151.952	130
2022	5.718	5.558	2.193	416.107	301
2023	5.751	5.623	2.141	679.648	347
2024	4.732	4.602	2.412	696.146	333
2025	5.521	5.377	2.424	624.476	344

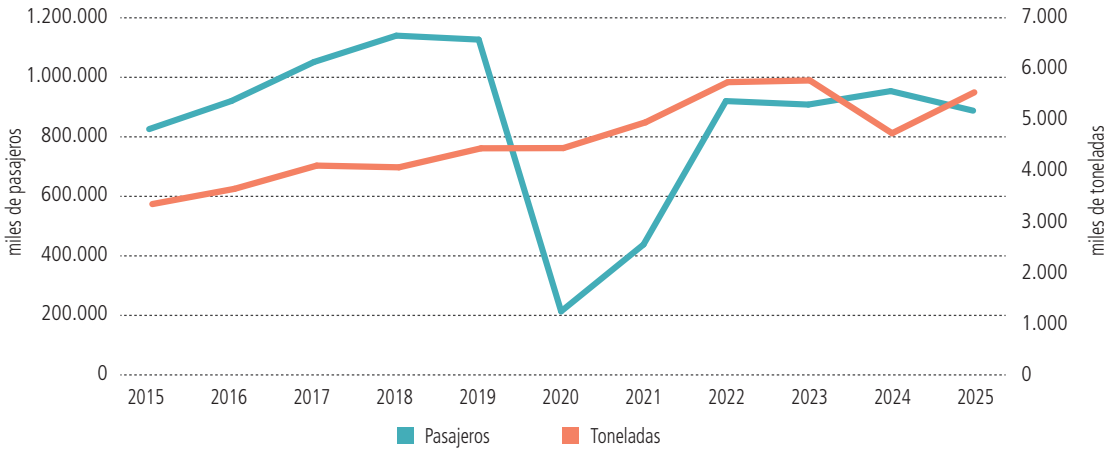
Fuente: elaboración propia a partir de Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (2026). La serie TEU se excluye por cautela de presentación y escala.

TABLA 1.46. TRÁFICO TOTAL DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ, 2015 Y 2025 (MILLONES DE TONELADAS)

AUTORIDAD PORTUARIA	2015	2025	VAR. 2015-2025	PESO EN EL TOTAL PROVINCIAL 2025
Bahía de Algeciras	98,2	100,5	2,3%	94,8%
Bahía de Cádiz	3,4	5,5	64,0%	5,2%
Total provincial	101,6	106,0	4,3%	100,0%

Fuente: elaboración propia a partir de Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (2016, 2026) y Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (2026).

GRÁFICO 1.24. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, 2015-2025



Fuente: elaboración propia a partir de Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (2026).

La información portuaria refuerza la relevancia de las infraestructuras de transporte para el crecimiento provincial. La expansión del tráfico de mercancías de la Bahía de Cádiz y la escala del de la Bahía de Algeciras pueden contribuir a consolidar servicios de almacenamiento, transporte terrestre, operaciones auxiliares, industria y comercio exterior, siempre que los accesos y las conexiones intermodales eviten cuellos de botella. La recuperación de pasajeros añade un componente turístico y de gasto local, aunque sujeto a elevada volatilidad. Este resultado sugiere que la estrategia provincial debe preservar la capacidad portuaria y mejorar la conexión efectiva con los corredores ferroviarios y viarios, de modo que la actividad portuaria genere efectos arrastre más intensos en el empleo y el tejido empresarial gaditano.

1.6.3.3. REFERENCIA FERROVIARIA Y LIMITACIONES DE SERIE

La conectividad ferroviaria resulta central para interpretar el potencial de la Bahía de Cádiz, tanto para movilidad cotidiana como para integración con redes logísticas y metropolitanas. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ha documentado la integración del tren-tranvía de la Bahía de Cádiz con la línea Sevilla-Cádiz; desde Río Arillo hasta Cádiz existe un tramo de unos diez kilómetros de línea de titularidad de Adif por el que circulan los trenes-tranvía (Adif, 2021). Se trata de información institucional de 2021, no actualizada, que se recoge como contexto operativo y no como indicador. Esta interoperabilidad constituye un cierto avance institucional e infraestructural necesario para articular la movilidad del área urbana y reforzar alternativas al transporte por carretera.

No obstante, en la fase de explotación estadística no se ha identificado una serie oficial anual, provincial y territorialmente homogénea de viajeros o mercancías ferroviarias para 2015-2025 que permita comparar Cádiz con todo el conjunto de provincias seleccionado mediante el mismo criterio. En coherencia con el principio de trazabilidad, este apartado incorpora la evidencia ferroviaria como contexto operativo y no transforma información institucional fragmentaria en un indicador cuantitativo aparentemente comparable. La ausencia de una serie homogénea constituye por sí misma una clara limitación informativa que sin duda debemos señalar y recogerse en la evaluación posterior de infraestructuras.

1.6.3.4. CAPACIDAD ENERGÉTICA INSTALADA

La dimensión energética del estudio exige al menos un indicador provincial verificable, y la potencia eléctrica renovable instalada lo proporciona. A cierre del primer semestre de 2025, la provincia de Cádiz alcanzaba 3.410 MW de potencia renovable instalada, tras incorporar 240 MW en ese semestre, y se mantenía como la segunda provincia andaluza por detrás de Sevilla, con el 21,2% del total regional. La composición tecnológica es relevante para el análisis de infraestructuras; la fotovoltaica aporta 1.836 MW –el 54% de la

potencia renovable provincial– y la eólica 1.460 MW –el 43%–, cifra que representa por sí sola el 39,4% de toda la potencia eólica instalada en Andalucía y que refleja la condición de la provincia como territorio pionero en esta tecnología. Estos datos deben leerse con dos cautelas coherentes con los criterios de la introducción; es decir, no existe una serie provincial homogénea 2015-2025 comparable para las trece provincias del panel, por lo que el indicador tiene carácter contextual y no comparativo; y la potencia instalada mide capacidad de generación, no capacidad de red ni condiciones de suministro, que son las dimensiones directamente más importantes y relevantes para la actividad industrial y logística y que deben evaluarse en el bloque específico de infraestructuras a partir de la planificación de la red de transporte.

TABLA 1.47. POTENCIA ELÉCTRICA RENOVABLE INSTALADA EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ, PRIMER SEMESTRE DE 2025

TECNOLOGÍA	POTENCIA INSTALADA (MW)	% DE LA POTENCIA RENOVABLE PROVINCIAL	PESO EN ANDALUCÍA
Fotovoltaica	1.836	54%	—
Eólica	1.460	43%	39,4% de la potencia eólica andaluza
Otras tecnologías renovables	114	3%	—
Total renovable	3.410	100%	21,2% de la potencia renovable andaluza

Fuente: elaboración propia a partir de Consejería de Industria, Energía y Minas (2025). Datos a cierre del primer semestre de 2025. La fila de otras tecnologías se obtiene por diferencia. La serie provincial completa puede consultarse en la herramienta Info-Energía de la Agencia Andaluza de la Energía y en la publicación anual Datos Energéticos de Andalucía.

TABLA 1.48. SÍNTESIS DE LOS INDICADORES MACROECONÓMICOS Y DE CONECTIVIDAD DEL APARTADO 1.6

DIMENSIÓN	RESULTADO CUANTITATIVO O EVIDENCIA	INTERPRETACIÓN
Mercado laboral	Tasa de paro Cádiz: 38,32% (2015) → 18,73% (2025).	Mejora intensa; persiste brecha de 8,22 p.p. frente a España.
Empleo registrado	Afiliación media: 335.058 → 427.851 (+27,69%).	Recuperación post-COVID y expansión del empleo registrado.
Precios	IPC acumulado Cádiz: +26,85%.	Necesidad de interpretar renta e inversión en términos reales.
Empresas	64.838 empresas en 2025; 50,71% sin asalariados.	Atomización; cautela por rupturas metodológicas DIRCE.
Locales de transporte	4.002 → 4.534 locales CNAE 49–53 (+13,29%).	Base empresarial asociada a conectividad y logística.
Aeropuerto	823.160 → 884.539 pasajeros (+7,46%); 2025 provisional.	Recuperación incompleta frente a 2019 y menor dinamismo que Málaga/Sevilla.
Puerto	Tráfico total: 3,366 → 5,521 millones t (+64,02%).	Consolidación logística y recuperación de pasajeros.
Ferrocarril	Interoperabilidad Trambahía-línea ADIF en tramo Río Arillo-Cádiz.	Relevante; ausencia de serie anual homogénea comparable.

Fuente: elaboración propia a partir de las fuentes citadas en cada epígrafe.

1.7. Evolución del tejido empresarial y productivo

El tejido empresarial y productivo de cualquier economía no es una estructura estática, sino un ecosistema vivo que evoluciona constantemente en respuesta a factores económicos, tecnológicos y sociales. Analizar su estructura y evolución permite comprender la capacidad competitiva y el rumbo de la provincia de Cádiz. Concretamente, a través del estudio de variables clave como el número total de empresas activas, su distribución por sectores de actividad, el tamaño de las empresas según su número de asalariados y su

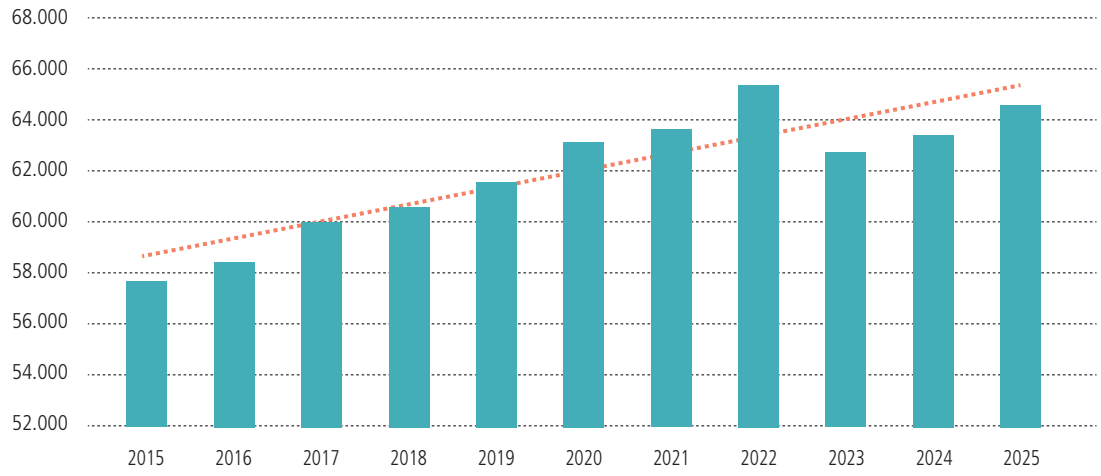
configuración jurídica (sociedades anónimas, limitadas, autónomos, etc.), permitirá identificar las fortalezas y vulnerabilidades de la economía gaditana.

1.7.1. PRESENTACIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL Y PRODUCTIVO DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ

A 1 de enero de 2025, el tejido empresarial de la provincia de Cádiz estaba configurado por 64.838 unidades económicas, lo que representa aproximadamente el 2% del total nacional. El análisis dinámico reflejado en el Gráfico 1.25 evidencia un balance positivo para el decenio 2015-2025, con un crecimiento neto del 12,15% respecto al año base, 2015, en el que existían 57.813 empresas. Sin embargo, esta trayectoria ascendente no ha sido lineal. Al respecto, tras alcanzar un techo histórico en 2022 con 65.560 empresas, el indicador experimentó una contracción del 4,1% en 2023, situándose en 62.867. Este retroceso se vio modificado en 2024, periodo en el que se retomó la senda de crecimiento.

Esta variación debe leerse con carácter descriptivo. El DIRCE incorporó un cambio de definición estadística con referencia a 2019 y, desde los datos a 1 de enero de 2023, una ruptura de comparabilidad derivada de la entrada en vigor del Reglamento europeo de estadísticas empresariales (EBS) (INE, 2024, 2026e). La caída de 2023 se concentra, de hecho, casi por completo en las empresas sin asalariados (de 34.164 a 31.456), mientras que los estratos de diez o más asalariados siguen aumentando, lo que resulta coherente con el efecto de esa ruptura. Por tanto, ni el retroceso de 2023 puede atribuirse en su totalidad a una destrucción neta de empresas ni el crecimiento acumulado del decenio constituye una tasa homogénea en sentido estricto.

GRÁFICO 1.25. EVOLUCIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia).

En el Panel A de la Tabla 1.49 se presenta la evolución dinámica del total de empresas a nivel nacional y para las ocho provincias andaluzas. Al respecto, se observa que el tejido empresarial de Cádiz se sitúa en la tercera posición regional por volumen de empresas, 64.838 en 2025, posicionándose por detrás de Málaga y Sevilla, provincias que lideran la comunidad con 142.401 y 121.706 empresas, respectivamente.

En el Panel B se compara el tejido empresarial de Cádiz con el grupo conformado por Alicante, Bizkaia, A Coruña, Murcia y Pontevedra, provincias que, como ya hemos venido señalando, comparten una relevancia estratégica marcada por sus infraestructuras portuarias, una economía abierta al sector exterior y una complejidad demográfica similar. Al respecto, se observa que Cádiz ocupa una posición de retaguardia, pero con una cierta trayectoria expansiva. Así, mientras que polos con mayor densidad empresarial como Alicante

(con un 4,38% del peso nacional) y Murcia (2,84%) consolidan su posición, Cádiz (1,96%) se ubica en un bloque junto a Pontevedra (1,99%) y Bizkaia (2,15%). Sin embargo, se diferencia en el dinamismo frente al estancamiento o retroceso de provincias históricamente industriales como Bizkaia y A Coruña, que han visto reducido su peso relativo sobre el total nacional en la última década. Así, Cádiz ha logrado escalar posiciones de forma sostenida, mostrándose como uno de los nodos con capacidad de crecimiento y recuperación empresarial en el arco costero español si se apuesta decididamente por ello.

TABLA 1.49. COMPARATIVA DE LA EVOLUCIÓN DINÁMICA DEL TEJIDO EMPRESARIAL PARA LAS PROVINCIAS ANDALUZAS

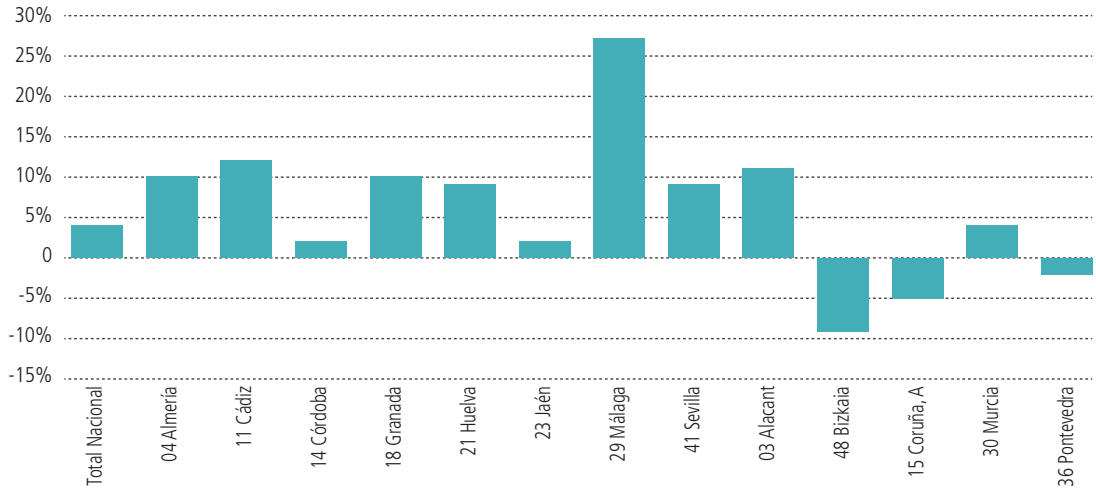
PANEL A. COMPARATIVA A NIVEL REGIONAL											
	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Total Nacional	3.310.824	3.255.276	3.207.580	3.430.663	3.366.570	3.404.428	3.363.197	3.337.646	3.282.346	3.236.582	3.186.878
04 Almería	44.199	43.235	42.724	45.281	44.437	44.092	43.406	42.931	42.329	41.212	40.327
04 Almería*	1,33%	1,33%	1,33%	1,32%	1,32%	1,30%	1,29%	1,29%	1,29%	1,27%	1,27%
11 Cádiz	64.838	63.651	62.867	65.560	63.833	63.374	61.786	60.690	60.169	58.658	57.813
11 Cádiz*	1,96%	1,96%	1,96%	1,91%	1,90%	1,86%	1,84%	1,82%	1,83%	1,81%	1,81%
14 Córdoba	46.820	46.511	46.390	48.946	48.126	48.326	47.874	47.209	47.101	46.290	45.985
14 Córdoba*	1,41%	1,43%	1,45%	1,43%	1,43%	1,42%	1,42%	1,41%	1,43%	1,43%	1,44%
18 Granada	61.067	59.829	59.279	62.568	61.148	61.384	60.020	59.115	58.436	56.884	55.740
18 Granada*	1,84%	1,84%	1,85%	1,82%	1,82%	1,80%	1,78%	1,77%	1,78%	1,76%	1,75%
21 Huelva	25.820	25.422	25.345	26.357	25.739	25.755	25.236	24.668	24.424	23.953	23.776
21 Huelva*	0,78%	0,78%	0,79%	0,77%	0,76%	0,76%	0,75%	0,74%	0,74%	0,74%	0,75%
23 Jaén	33.611	33.645	33.777	35.363	34.754	34.791	34.191	34.030	33.842	33.250	33.016
23 Jaén*	1,02%	1,03%	1,05%	1,03%	1,03%	1,02%	1,02%	1,02%	1,03%	1,03%	1,04%
29 Málaga	142.401	136.848	132.168	136.170	130.632	131.395	126.509	123.109	119.512	115.447	111.792
29 Málaga*	4,30%	4,20%	4,12%	3,97%	3,88%	3,86%	3,76%	3,69%	3,64%	3,57%	3,51%
41 Sevilla	121.706	119.946	118.320	125.257	122.491	121.928	119.510	117.385	115.932	113.653	111.645
41 Sevilla*	3,68%	3,68%	3,69%	3,65%	3,64%	3,58%	3,55%	3,52%	3,53%	3,51%	3,50%
PANEL B. COMPARATIVA A NIVEL NACIONAL											
03 Alacant	145.106	140.468	136.754	147.286	144.573	145.431	142.933	138.964	135.480	133.124	130.438
03 Alacant	4,38%	4,32%	4,26%	4,29%	4,29%	4,27%	4,25%	4,16%	4,13%	4,11%	4,09%
48 Bizkaia	71.086	71.204	70.780	75.416	73.615	75.370	74.741	75.628	73.488	79.166	77.718
48 Bizkaia	2,15%	2,19%	2,21%	2,20%	2,19%	2,21%	2,22%	2,27%	2,24%	2,45%	2,44%
15 Coruña, A	77.760	76.843	76.652	81.161	80.233	81.599	83.316	83.313	82.403	82.156	81.432
15 Coruña, A	2,35%	2,36%	2,39%	2,37%	2,38%	2,40%	2,48%	2,50%	2,51%	2,54%	2,56%
30 Murcia	93.956	92.458	91.290	97.014	95.294	96.764	95.456	95.544	93.574	92.008	90.031
30 Murcia	2,84%	2,84%	2,85%	2,83%	2,83%	2,84%	2,84%	2,86%	2,85%	2,84%	2,83%
36 Pontevedra	65.757	65.346	65.088	68.887	68.043	69.100	69.698	69.437	68.831	67.968	67.085
36 Pontevedra	1,99%	2,01%	2,03%	2,01%	2,02%	2,03%	2,07%	2,08%	2,10%	2,10%	2,11%

*Los porcentajes han sido calculadas en función del Total Nacional.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia).

Comparativamente también puede hablarse de una disparidad en el ritmo de creación de empresas. De acuerdo con el Gráfico 1.26, en términos de crecimiento relativo durante el periodo 2015-2025, Málaga lidera la expansión con incremento del 27,38% en el volumen de empresas a inicios de 2015, duplicando la tasa de Cádiz, 12,15%, que ocupa la segunda posición. Estos datos evidencian una fuerte concentración del dinamismo empresarial en el eje litoral andaluz. En la comparación con las provincias costeras y portuarias del panel nacional, el aumento gaditano del 12,15% entre 2015 y 2025 es uno de los más elevado del grupo: supera ligeramente al de Alicante (11,25%), que no obstante duplica su número de empresas, y contrasta con el avance de Murcia (4,36%) y con los retrocesos de Pontevedra (-1,98%), A Coruña (-4,51%) y Bizkaia (-8,53%), provincias en las que el tejido empresarial se ha reducido en la última década.

GRÁFICO 1.26. INCREMENTO PORCENTUAL DEL TEJIDO EMPRESARIAL 2025-2015

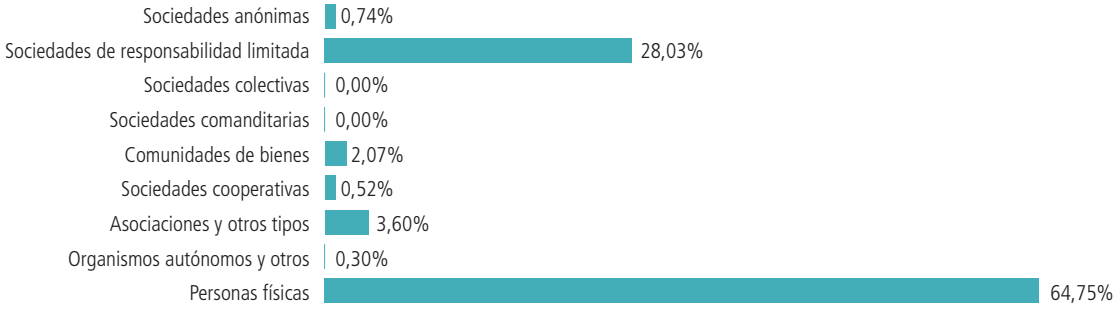


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia).

Además, resulta fundamental analizar la configuración jurídica empresarial con el fin de determinar la madurez, la resiliencia y las aspiraciones de un tejido productivo. La elección de la forma legal, ya sean personas físicas, sociedades limitadas o grandes corporaciones anónimas, actúa como un indicador estructural que define desde la exposición al riesgo patrimonial de los empresarios y su capacidad para atraer inversión y financiación externa, hasta la propia esperanza de vida de las organizaciones. Por lo tanto, radiografiar cómo se distribuyen estas figuras jurídicas en el territorio gaditano no solo desvela si nos encontramos ante una economía sustentada en el autoempleo o en un ecosistema corporativo consolidado, sino que también permite evaluar el impacto de las políticas fiscales y de los marcos regulatorios vigentes y la necesidad de implementar cambios.

Al respecto, el Gráfico 1.27 detalla la composición del tejido empresarial de Cádiz en 2025, el cual está notablemente concentrado en dos figuras jurídicas: las personas físicas (64,75%) y las sociedades de responsabilidad limitada (28,03%), que juntas representan casi el 93% del total.

GRÁFICO 1.27. TEJIDO EMPRESARIAL SEGÚN CONDICIÓN JURÍDICA



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia y condición jurídica).

Por su parte, la Tabla 1.50 confirma que esta distribución no es coyuntural, sino un rasgo estructural plenamente consolidado a lo largo del periodo 2015-2025. Destaca, en este sentido, el crecimiento sostenido de las personas físicas, que pasan de 34.929 en 2015 a 41.980 en 2025, en contraste con el progresivo e ininterrumpido descenso de las sociedades anónimas, que se redujeron casi a la mitad en la última década, disminuyendo de 880 a 480. En consecuencia, la configuración jurídica del tejido empresarial gaditano dibuja un escenario donde el dinamismo emprendedor está estrechamente vinculado al pequeño empresario y el autoempleo. Si bien esto aporta flexibilidad a la economía local, dibuja al mismo tiempo un tejido productivo atomizado que requiere de políticas públicas orientadas no solo a la creación de empresas, sino de manera urgente a la consolidación, fusión y crecimiento dimensional de las ya existentes para ganar resiliencia.

TABLA 1.50. CONDICIÓN JURÍDICA DEL TEJIDO EMPRESARIAL DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Total	64.838	63.651	62.867	65.560	63.833	63.374	61.786	60.690	60.169	58.658	57.813
S. A.	480	497	504	562	594	606	637	786	806	840	880
S. R.L.	18.174	17.459	16.918	18.062	17.491	17.474	17.368	17.903	17.668	17.432	17.291
Soc. colectivas	1	1	1	2	2	2	2	3	3	5	5
Soc. comanditarias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Com. de bienes	1.343	1.298	1.317	1.419	1.382	1.398	1.381	1.374	1.395	1.449	1.472
Soc. cooperativas	335	340	347	422	419	418	395	385	395	389	380
Asociaciones y otros tipos	2.333	2.225	2.225	2.437	2.367	2.395	2.332	2.240	2.242	2.596	2.642
Org. autónomos y otros	192	190	194	204	203	208	210	209	212	212	214
Personas físicas	41.980	41.641	41.361	42.452	41.375	40.873	39.461	37.790	37.448	35.735	34.929

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia y condición jurídica).

1.7.2. DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL

La demografía empresarial analiza la constitución y disolución de las unidades económicas. Este enfoque estadístico permite radiografiar el tejido productivo no solo a través del volumen total de sus empresas, sino también mediante su evolución dinámica.

La Tabla 1.51 sintetiza el comportamiento respecto a la creación y disolución de sociedades en el periodo 2015-2025. A nivel provincial, la estadística de disoluciones se desglosa según su naturaleza jurídica: voluntaria, por fusión u otros motivos. En el acumulado para el periodo 2015-2025, la provincia de Cádiz registró la constitución de 18.205 nuevas sociedades. Este dinamismo sitúa a la provincia en la tercera posición del ranking autonómico andaluz, solo superada por el volumen de Málaga, 65.492 sociedades, y Sevilla, 45.530 sociedades. La evolución temporal muestra una tendencia general al alza tras la severa contracción del año 2020, seguramente provocada por la crisis sanitaria de la Covid-19, logrando Cádiz su máximo histórico en el último año de la serie, 2025, con 2.172 nuevas sociedades.

En lo que respecta a la disolución empresarial, se observa un comportamiento correlativo con el volumen de creación en términos absolutos. Málaga lidera las disoluciones acumuladas con 11.960 sociedades, seguida de Sevilla con 9.943 y Cádiz en tercer lugar con 4.223. Al analizar la tipología de estas situaciones, las disoluciones voluntarias constituyen la causa principal en todas las provincias, representando en el caso de Cádiz el 87,24% del total de ceses (3.684 sociedades). Por su parte, los cierres por procesos de fusión muestran una incidencia minoritaria. Sin embargo, se constata una asimetría en el comportamiento de las dos grandes economías de la región; mientras que en Sevilla las fusiones representan el 11,13% de las bajas empresariales (1.107 sociedades), en Málaga este mecanismo corporativo se reduce al 5,92% (708 sociedades).

TABLA 1.51. DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL

		TOTAL	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
SOCIEDADES CONSTITUIDAS	Total Nacional	1.112.545	127.538	118.166	108.182	99.116	101.210	79.200	93.951	95.121	94.370	101.047	94.644
	04 Almería	16.196	1.771	1.629	1.499	1.377	1.501	1.233	1.330	1.344	1.492	1.508	1.512
	11 Cádiz	18.205	2.172	1.896	1.806	1.651	1.704	1.364	1.575	1.528	1.416	1.615	1.478
	14 Córdoba	12.355	1.355	1.254	1.203	1.132	1.166	923	1.004	1.053	1.048	1.124	1.093
	18 Granada	16.715	1.851	1.736	1.527	1.367	1.594	1.216	1.417	1.570	1.431	1.505	1.501
	21 Huelva	7.826	839	772	699	707	705	649	665	667	664	726	733
	23 Jaén	6.407	665	618	594	519	583	537	506	545	550	653	637
	29 Málaga	65.492	8.013	7.541	7.088	6.349	5.816	4.222	5.233	5.427	5.113	5.511	5.179
	41 Sevilla	45.530	4.838	4.645	4.815	4.097	4.437	3.510	3.830	3.884	3.667	4.047	3.760
	03 Alacant	56.605	6.910	6.246	5.552	5.134	4.915	3.963	4.688	4.813	4.738	4.860	4.786
	48 Bizkaia	18.925	2.153	1.941	1.793	1.661	1.715	1.342	1.682	1.717	1.571	1.596	1.754
	15 Coruña, A	18.834	2.016	1.943	1.674	1.575	1.662	1.346	1.605	1.716	1.757	1.890	1.650
	30 Murcia	29.211	3.073	2.867	2.671	2.395	2.705	2.263	2.421	2.603	2.641	2.776	2.796
	36 Pontevedra	16.890	1.756	1.612	1.565	1.476	1.510	1.224	1.467	1.487	1.500	1.737	1.556
SOCIEDADES DISUELTAS	Total Nacional	255.613	26.077	25.131	24.794	26.238	23.808	20.300	23.310	22.387	21.587	21.223	20.758
	04 Almería	2.791	299	290	239	284	261	311	259	197	218	262	171
	11 Cádiz	4.223	467	441	422	424	399	303	336	376	385	336	334
	14 Córdoba	3.379	320	385	337	336	321	313	320	247	300	258	242
	18 Granada	3.780	446	432	403	348	359	289	302	279	305	309	308
	21 Huelva	1.716	188	193	143	170	147	128	155	138	165	157	132
	23 Jaén	1.799	205	157	163	170	176	140	157	172	138	148	173
	29 Málaga	11.960	1.497	1.389	1.271	1.277	1.061	853	976	967	984	821	864
	41 Sevilla	9.943	1.118	1.040	868	983	868	701	809	962	996	901	697
	03 Alacant	10.045	1.159	1.037	1.009	1.036	990	819	868	812	819	790	706
	48 Bizkaia	8.062	840	837	696	729	794	588	694	685	700	734	765
	15 Coruña, A	6.818	586	646	554	640	691	605	639	615	604	647	591
	30 Murcia	3.522	354	439	396	419	274	204	291	344	248	242	311
	36 Pontevedra	5.957	605	570	493	546	584	440	525	508	539	540	607
DISOLUCIÓN VOLUNTARIA	Total Nacional	199.253	21.771	20.865	20.379	20.753	18.601	15.359	17.597	17.115	16.633	15.578	14.602
	04 Almería	2.281	279	259	215	241	227	167	205	162	174	214	138
	11 Cádiz	3.684	428	408	372	365	348	267	304	324	326	265	277
	14 Córdoba	2.991	294	364	303	308	289	278	284	205	264	205	197
	18 Granada	2.783	365	346	311	275	277	211	227	200	222	196	153
	21 Huelva	1.424	169	171	125	135	120	112	131	106	132	120	103
	23 Jaén	1.588	189	144	144	151	156	122	135	161	122	117	147
	29 Málaga	9.884	1.277	1.166	1.094	1.035	852	711	802	759	822	675	691
	41 Sevilla	7.894	933	906	738	852	711	560	672	700	629	664	529
	03 Alacant	8.430	1.004	863	890	917	854	677	743	676	643	609	554
	48 Bizkaia	6.152	676	676	566	509	593	461	569	542	538	510	512
	15 Coruña, A	5.713	518	553	479	551	571	501	521	520	496	537	466
	30 Murcia	2.027	203	311	304	294	144	78	156	182	111	127	117
	36 Pontevedra	4.859	515	481	420	462	474	371	404	398	443	428	463

		TOTAL	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
DISOLUCIÓN POR FUSIÓN	Total Nacional	27.622	2.266	2.089	2.447	2.983	2.631	2.901	3.287	2.471	2.270	2.346	1.931
	04 Almería	284	12	17	9	25	9	116	24	11	25	22	14
	11 Cádiz	225	13	21	23	29	18	28	17	19	15	23	19
	14 Córdoba	214	12	14	20	20	13	26	23	31	20	23	12
	18 Granada	149	12	10	21	14	14	15	12	6	12	15	18
	21 Huelva	86	6	6	7	8	8	5	9	19	8	7	3
	23 Jaén	61	5	6	8	11	5	5	5	5	3	7	1
	29 Málaga	708	87	58	55	98	71	65	52	56	67	37	62
	41 Sevilla	1.107	118	67	64	69	76	58	61	139	274	125	56
	03 Alacant	10	0	4	1	0	1	0	0	1	0	3	0
	48 Bizkaia	920	48	62	48	146	133	68	53	79	73	89	121
	15 Coruña, A	479	33	59	33	45	53	55	46	30	38	45	42
	30 Murcia	486	79	46	39	45	32	46	30	51	35	34	49
	36 Pontevedra	392	39	33	28	19	29	21	77	38	35	30	43
OTRAS	Total Nacional	28.738	2.040	2.177	1.968	2.502	2.576	2.040	2.426	2.801	2.684	3.299	4.225
	04 Almería	226	8	14	15	18	25	28	30	24	19	26	19
	11 Cádiz	314	26	12	27	30	33	8	15	33	44	48	38
	14 Córdoba	174	14	7	14	8	19	9	13	11	16	30	33
	18 Granada	848	69	76	71	59	68	63	63	73	71	98	137
	21 Huelva	206	13	16	11	27	19	11	15	13	25	30	26
	23 Jaén	150	11	7	11	8	15	13	17	6	13	24	25
	29 Málaga	1.368	133	165	122	144	138	77	122	152	95	109	111
	41 Sevilla	942	67	67	66	62	81	83	76	123	93	112	112
	03 Alacant	1.605	155	170	118	119	135	142	125	135	176	178	152
	48 Bizkaia	990	116	99	82	74	68	59	72	64	89	135	132
	15 Coruña, A	626	35	34	42	44	67	49	72	65	70	65	83
	30 Murcia	1.009	72	82	53	80	98	80	105	111	102	81	145
	36 Pontevedra	706	51	56	45	65	81	48	44	72	61	82	101

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Sociedades mercantiles constituidas y disueltas).

Al extender el análisis demográfico y comparar el dinamismo de Cádiz con otras provincias de referencia nacional en el periodo 2015-2025, se evidencian diferentes velocidades en el tejido productivo. Con 18.205 nuevas sociedades constituidas en el acumulado, Cádiz muestra un volumen de creación muy similar y equilibrado con el de territorios como Bizkaia (18.925 sociedades), A Coruña (18.834 sociedades) y Pontevedra (16.890 sociedades), superando a esta última en términos absolutos. Sin embargo, presenta diferencias con el crecimiento de Murcia (29.211 sociedades) y, en especial, de Alicante (56.605 sociedades). La tendencia temporal postpandemia es homogénea; todas las provincias analizadas alcanzaron su máximo histórico de creación de empresas en el año 2025, un hito en el que Cádiz (2.172) superó ligeramente a Bizkaia (2.153) y A Coruña (2.016).

En el plano de la mortalidad empresarial, el volumen de disoluciones acumuladas (2015-2025) guarda una relación directa con la dimensión del parque societario de cada territorio. Alicante lidera las bajas con 10.045 sociedades disueltas, seguida por Bizkaia (8.062) y A Coruña (6.818), situándose Pontevedra (5.957), Cádiz (4.223) y Murcia (3.522) con una menor incidencia absoluta de cierres. Al desglosar la naturaleza jurídica de estos ceses, la vía voluntaria vuelve a ser la fuerza hegemónica en todos los casos. El comportamiento de las

fusiones corporativas desvela la asimetría más profunda de la muestra; mientras que en Bizkaia este mecanismo de concentración empresarial tiene un peso relevante al suponer el 11,41% de sus cierres (920 sociedades) y en A Coruña alcanza el 7,02% (479 sociedades), en Alicante su presencia es residual y estadísticamente anecdótica, registrando apenas 10 fusiones en todo el decenio (un 0,09% de sus bajas), frente a las 225 operaciones de fusión documentadas en la provincia gaditana (5,32%).

Complementariamente, la Gráfica 1.28 presenta la evolución de las sociedades constituidas y disueltas en el periodo analizado, permitiendo observar que, a pesar de las fluctuaciones económicas del periodo, la provincia de Cádiz mantiene una brecha neta positiva entre la creación y la disolución de sociedades. La distancia entre ambas curvas confirma un crecimiento sostenido del tejido empresarial gaditano, donde el volumen de sociedades de nueva creación supera anualmente, con cierto margen, al de las sociedades disueltas.

GRÁFICO 1.28. EVOLUCIÓN DINÁMICA DE LA DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL EN CÁDIZ



Al analizar la dinámica de las trayectorias, se identifican tres hitos temporales claves en el periodo. En primer lugar, el impacto de la crisis sanitaria de 2020, año en el que la curva de constituciones experimenta una pronunciada contracción, registrándose el mínimo del periodo con 1.364 nuevas sociedades, al tiempo que las disoluciones se redujeron a 303 sociedades, cifras que también podría venir explicada por el parón administrativo que pudo conllevar el confinamiento. En segundo lugar, la gráfica refleja una fase de recuperación postpandemia entre 2022 y 2024 que está caracterizada por un repunte sistemático en la creación de sociedades.

Finalmente, en 2025 se observa una consolidación de esta tendencia expansiva al registrarse el techo de la serie histórica en dinamismo emprendedor con 2.172 nuevas constituciones, un 59,24% más que en el año de la pandemia. No obstante, este auge en la actividad económica coincide con un repunte en la curva de mortalidad empresarial, produciéndose 467 disoluciones en 2025, un fenómeno habitual en economías de alta rotación donde el incremento del parque total de sociedades activas eleva exponencialmente los valores absolutos de cese de actividad.

1.7.3. CARACTERIZACIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL Y PRODUCTIVO SEGÚN ESTRATO DE ASALARIADOS

La caracterización del tamaño y crecimiento empresarial permite determinar si el tejido productivo está configurado por microempresas, pequeñas y medianas empresas (Pymes) o grandes corporaciones, datos esenciales para diagnosticar la situación actual, tomar decisiones estratégicas, y diseñar políticas públicas que fomenten un entorno económico más resiliente y competitivo.

En este sentido, la Tabla 1.52 detalla la distribución de las empresas de la provincia de Cádiz por estratos según número de asalariados. Cabe destacar que las categorías correspondientes a los tramos de entre 200 y 999 empleados han sido unificadas con el fin de corregir las divergencias metodológicas y de distribución detectadas entre los subperiodos 2015-2020 y 2020-2025 en la fuente oficial.

TABLA 1.52. COMPOSICIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ SEGÚN Nº DE ASALARIADOS

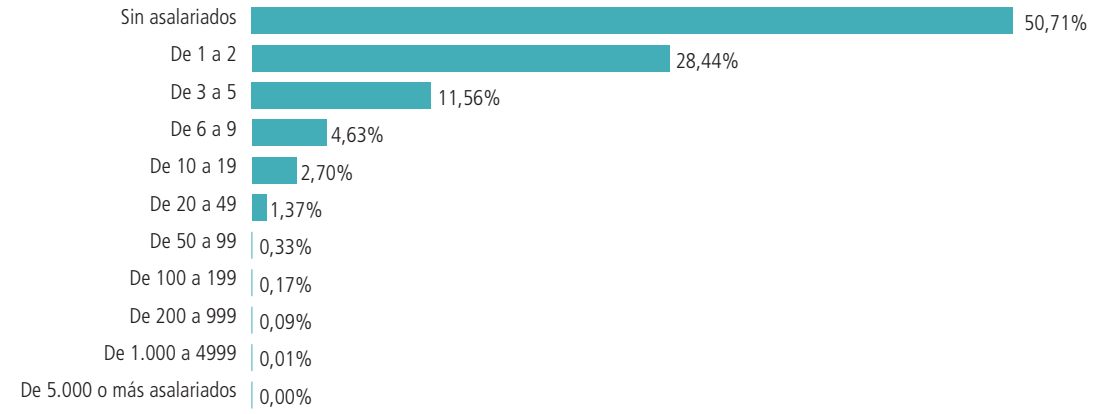
	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Total	64.838	63.651	62.867	65.560	63.833	63.374	61.786	60.690	60.169	58.658	57.813
Sin asalariados	32.880	31.772	31.456	34.164	32.684	32.452	31.417	30.590	30.840	30.157	29.716
De 1 a 2	18.437	18.559	18.466	18.658	19.053	18.550	18.362	18.230	17.937	17.506	17.551
De 3 a 5	7.494	7.492	7.296	7.297	7.007	7.009	6.849	6.796	6.626	6.405	6.172
De 6 a 9	3.002	2.890	2.871	2.785	2.562	2.675	2.625	2.564	2.446	2.398	2.279
De 10 a 19	1.748	1.706	1.625	1.558	1.466	1.540	1.461	1.476	1.361	1.287	1.219
De 20 a 49	889	867	807	773	738	786	742	709	657	636	617
De 50 a 99	213	197	192	178	172	210	190	191	184	165	160
De 100 a 199	107	100	101	94	89	96	89	96	83	77	68
De 200 a 999	61	61	48	48	56	50	46	35	32	23	27
De 1000 a 4999	7	7	5	5	6	6	5	3	3	4	4
5000 o más	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Se ha agrupado las categorías entre 200 y 999 empleados debido a divergencias en su distribución entre los periodos temporales 2015-2020 y 2020-2025.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia y estrato de asalariados).

Los datos reflejan una estructura empresarial marcadamente atomizada. Tal y como ilustra el Gráfico 1.29, el ecosistema productivo gaditano está compuesto principalmente por microempresas con menos de 10 trabajadores, las cuales concentran el 95,34% del total de las firmas de la provincia en 2025. Dentro de este segmento, el estrato de sin asalariados es el mayoritario, representando el 50,71% del parque empresarial (32.880 empresas). Le siguen en orden de relevancia las microempresas de 1 a 2 empleados con un 28,44% (18.437 unidades), las de 3 a 5 asalariados con un 11,56% (7.494 unidades) y, finalmente, las de 6 a 9 trabajadores, que constituyen el 4,63% restante (3.002 empresas).

GRÁFICO 1.29. TEJIDO EMPRESARIAL SEGÚN Nº DE ASALARIADOS

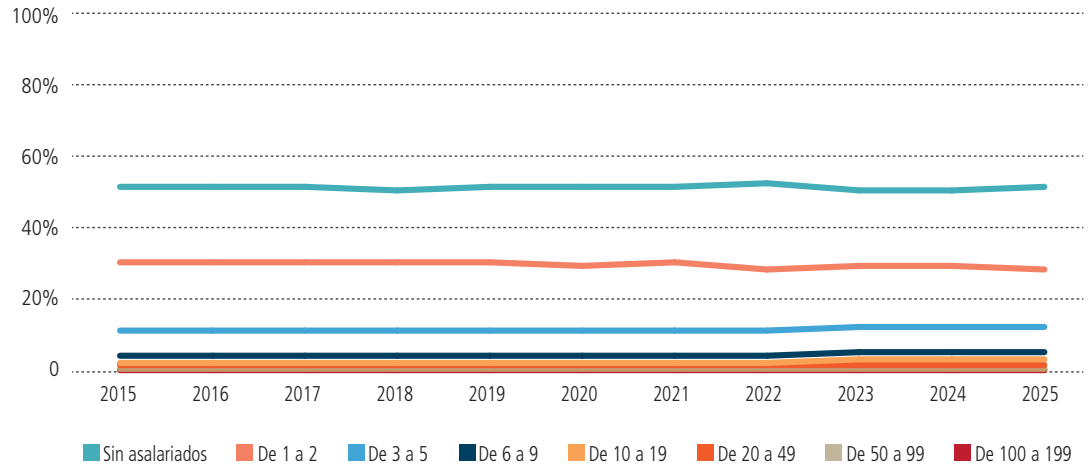


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia y estrato de asalariados).

En el extremo opuesto, la presencia de grandes corporaciones es de carácter casi testimonial en términos cuantitativos. Las medianas y grandes empresas con plantillas superiores a los 50 trabajadores suponen el 0,60% del tejido provincial en 2025 (388 empresas en términos absolutos), manteniéndose a cero el estrato de mega compañías con más de 5.000 empleados.

Como se puede observar en el Gráfico 1.30, la configuración del tejido empresarial no responde a un fenómeno coyuntural, sino que se mantiene constante y estructural a lo largo de todo el periodo 2015-2025. A pesar del crecimiento neto del número total de empresas activas, que pasó de 57.813 en 2015 a 64.838 en 2025, las proporciones relativas de cada estrato apenas han sufrido variaciones, evidenciando una fuerte inercia en la dimensión del tejido productivo de la provincia.

GRÁFICO 1.30. EVOLUCIÓN DINÁMICA DEL TEJIDO EMPRESARIAL SEGÚN Nº DE ASALARIADOS



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia y estrato de asalariados).

Comparativamente respecto al tejido andaluz y nacional, los datos del Panel A de la Tabla 1.53 permiten observar asimetrías estructurales, aunque la atomización es una característica transversal, Al respecto, se observa que Huelva (50,48%) y Cádiz (50,71%) son las provincias andaluzas con menor porcentaje de empresas sin asalariados, situándose casi 7 puntos porcentuales por debajo de Málaga (57,12%) y casi 3,7 puntos por debajo de la media del Total Nacional (54,38%).

Esta menor presencia de autónomos no se traduce en un tejido de mayores dimensiones, sino que está asociada a una concentración ligeramente superior en los siguientes estratos de microempresa. Específicamente, junto con Huelva, Cádiz presenta las ratios más elevadas de la región en los estratos de 3 a 5 asalariados (11,56%) y de 6 a 9 asalariados (4,63%), superando en ambos casos los promedios nacionales (9,51% y 3,99%, respectivamente). Esto denota un tejido de microempresas gaditanas con un volumen de contratación de personal ligeramente más robusto en sus primeros tramos operativos que sus pares regionales.

Por el contrario, en el segmento de grandes empresas, más de 250 empleados, Cádiz muestra una presencia ligeramente inferior. Concretamente, en el tramo de 250 a 999 asalariados, la provincia apenas registra un 0,06% sobre su total (42 empresas), quedando a la mitad de la representatividad que este estrato tiene en Almería (0,13%), Córdoba (0,10%), Sevilla (0,10%) o el promedio nacional (0,12%). Finalmente, en la cúspide de la pirámide corporativa, los tramos de gran empresa con más de 1.000 trabajadores, la representación gaditana supone 7 empresas en el tramo de 1.000 a 4.999 y ninguna en el de más de 5.000 asalariados. Esta realidad contrasta con el panorama de Sevilla, que no solo lidera la región en volumen de medianas compañías, sino que es el principal polo de atracción de grandes corporaciones al albergar 6 macroempresas de más de 5.000 asalariados en su territorio.

En el Panel B se puede observar que Cádiz registra la menor proporción de empresas sin asalariados (50,71%) que sus homologas a nivel nacional, donde provincias como Alicante (53,65%), A Coruña (53,46%) o Murcia (52,57%) muestran una mayor dependencia del autoempleo. Esta menor presencia de autónomos puros se canaliza hacia una estructura de microempresas más fuerte en los primeros tramos, donde Cádiz lidera con claridad el estrato de 3 a 5 empleados (11,56%), superando las ratios de Murcia (10,41%), Pontevedra

TABLA 1.53. COMPARATIVA DE LA COMPOSICIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL SEGÚN Nº DE ASALARIADOS 2025

PANEL A. COMPARATIVA A NIVEL REGIONAL

	TOTAL NACIONAL	04 ALMERÍA	11 CÁDIZ	14 CÓRDOBA	18 GRANADA	21 HUELVA	23 JAÉN	29 MÁLAGA	41 SEVILLA
Total	3.310.824	44.199	64.838	46.820	61.067	25.820	33.611	142.401	121.706
Sin asalariados	1.800.443 54,38%	23.286 52,68%	32.880 50,71%	24.719 52,80%	33.872 55,47%	13.035 50,48%	17.171 51,09%	81.338 57,12%	65.163 53,54%
De 1 a 2	901.955 27,24%	12.692 28,72%	18.437 28,44%	13.199 28,19%	16.653 27,27%	7.567 29,31%	9.952 29,61%	37.246 26,16%	33.170 27,25%
De 3 a 5	314.941 9,51%	4.612 10,43%	7.494 11,56%	4.734 10,11%	5.780 9,47%	3.004 11,63%	3.688 10,97%	12.954 9,10%	12.293 10,10%
De 6 a 9	132.013 3,99%	1.719 3,89%	3.002 4,63%	1.994 4,26%	2.372 3,88%	1.115 4,32%	1.353 4,03%	5.330 3,74%	5.093 4,18%
De 10 a 19	85.467 2,58%	1.013 2,29%	1.748 2,70%	1.198 2,56%	1.362 2,23%	621 2,41%	845 2,51%	3.208 2,25%	3.286 2,70%
De 20 a 49	49.359 1,49%	574 1,30%	889 1,37%	684 1,46%	727 1,19%	341 1,32%	446 1,33%	1.653 1,16%	1.856 1,52%
De 50 a 99	13.130 0,40%	140 0,32%	213 0,33%	161 0,34%	165 0,27%	75 0,29%	90 0,27%	370 0,26%	446 0,37%
De 100 a 199	6.758 0,20%	79 0,18%	107 0,17%	62 0,13%	74 0,12%	32 0,12%	35 0,10%	174 0,12%	196 0,16%
De 200 a 249	1.419 0,04%	11 0,02%	19 0,03%	15 0,03%	19 0,03%	8 0,03%	7 0,02%	25 0,02%	42 0,03%
De 250 a 999	4.047 0,12%	57 0,13%	42 0,06%	49 0,10%	35 0,06%	16 0,06%	20 0,06%	83 0,06%	124 0,10%
De 1.000 a 4.999	1.086 0,03%	16 0,04%	7 0,01%	5 0,01%	7 0,01%	6 0,02%	3 0,01%	19 0,01%	31 0,03%
De 5.000 o más	206 0,01%	0 0,00%	0 0,00%	0 0,00%	1 0,00%	0 0,00%	1 0,00%	1 0,00%	6 0,00%

PANEL B. COMPARATIVA A NIVEL NACIONAL

	03 ALICANTE/ALACANT	48 BIZKAIA	15 CORUÑA, A	30 MURCIA	36 PONTEVEDRA
Total	145.106	71.086	77.760	93.956	65.757
Sin asalariados	77.852 53,65%	37.230 52,37%	41.572 53,46%	49.395 52,57%	33.844 51,47%
De 1 a 2	40.528 27,93%	20.073 28,24%	22.250 28,61%	25.353 26,98%	19.396 29,50%
De 3 a 5	14.424 9,94%	6.751 9,50%	7.609 9,79%	9.783 10,41%	6.747 10,26%
De 6 a 9	5.800 4,00%	2.960 4,16%	3.011 3,87%	4.273 4,55%	2.782 4,23%
De 10 a 19	3.665 2,53%	2.026 2,85%	1.768 2,27%	2.743 2,92%	1.686 2,56%
De 20 a 49	2.051 1,41%	1.300 1,83%	1.006 1,29%	1.642 1,75%	865 1,32%
De 50 a 99	444 0,31%	364 0,51%	280 0,36%	408 0,43%	264 0,40%
De 100 a 199	202 0,14%	193 0,27%	126 0,16%	177 0,19%	98 0,15%
De 200 a 249	28 0,02%	43 0,06%	30 0,04%	36 0,04%	20 0,03%
De 250 a 999	97 0,07%	119 0,17%	74 0,10%	117 0,12%	42 0,06%
De 1000 a 4999	14 0,01%	26 0,04%	27 0,03%	25 0,03%	11 0,02%
De 5000 o más asalariados	1 0,00%	1 0,00%	7 0,01%	4 0,00%	2 0,00%

*Los porcentajes han sido calculadas en función del Total

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE (Empresas por provincia y estrato de asalariados).

(10,26%) o Bizkaia (9,50%). Sin embargo, presenta un déficit de empresas de mediana y gran dimensión y, al respecto, en el tramo de 250 a 999 asalariados, la representatividad de Cádiz (0,06%) es similar a la de Pontevedra, viéndose duplicada por el dinamismo industrial y exportador de Bizkaia (0,17%) y Murcia (0,12%). Esta brecha se hace más evidente en los estratos superiores, donde las 7 empresas de más de 1.000 trabajadores que alberga Cádiz se alejan de la madurez de las 29 grandes corporaciones de Murcia o las 34 de A Coruña.

La atomización tiene consecuencias directas sobre el aprovechamiento económico de las infraestructuras. Las unidades de menor tamaño pueden beneficiarse de mejoras de accesibilidad, de menores tiempos de viaje o de mejores servicios logísticos, pero disponen de menos capacidad para acometer inversiones productivas, innovar, internacionalizarse o absorber la volatilidad de los costes energéticos. La mejora de puertos, ferrocarriles, aeropuertos o redes energéticas amplía las oportunidades del tejido gaditano, pero su traslación a productividad y empleo de calidad depende también de la presencia de empresas tractoras, de cadenas de proveedores locales y de una escala empresarial suficiente.

1.7.4. UNIDADES LOCALES Y SECTORES DE ACTIVIDAD

Complementariamente al estudio del número de empresas, resulta necesario abordar las unidades locales, entendidas como el establecimiento físico –fábrica, taller, tienda u oficina– delimitado geográficamente donde se realizan de forma efectiva actividades económicas dependientes de una empresa. La relevancia de categorizar estas unidades mediante sectores de actividad según código CNAE permite radiografiar la actividad productiva de un territorio, independientemente de dónde se ubica la matriz de una compañía, Así, el estudio de las unidades locales permite localizar exactamente dónde se genera el empleo, dónde opera la capacidad instalada y qué sectores, como la industria, el turismo o los servicios de proximidad, actúan como motores reales de la economía provincial.

En términos agregados, las unidades locales activas pasan de 68.598 en 2015 a 77.930 en 2025 (INE, 2026f). El agregado de comercio, transporte y hostelería sigue siendo, con diferencia, el más numeroso, con 32.736 locales en 2025, aunque prácticamente no varía respecto a 2015 (32.767). El aumento procede sobre todo de las actividades profesionales y administrativas, las inmobiliarias, la educación, la sanidad y los servicios sociales y otros servicios personales, lo que revela una diversificación interna del terciario.

El análisis evolutivo de las unidades locales activas en la provincia durante el periodo analizado refleja un crecimiento sostenido del tejido productivo, aunque marcado por una profunda terciarización y la persistencia de debilidades estructurales en los sectores secundarios de mayor valor añadido. Al respecto, la Tabla 1.54 refleja la fuerte presencia en la provincia de unidades relacionadas con las actividades terciarias y de consumo. Concretamente, las tres actividades del CNAE con mayor presencia empresarial en 2025 se corresponden con:

(i) Comercio al por menor (CNAE 47), registrando 14.117 unidades locales. Si bien, el análisis de su evolución muestra que está perdido fuerza respecto a 2015 (15.589 locales), lo que equivale a la desaparición de casi 1.500 establecimientos comerciales.

(ii) Servicios de comidas y bebidas (CNAE 56). La relevancia de esta actividad es un reflejo directo de la actividad turística de esta provincia. Así, la hostelería cuenta con 7.362 locales en 2025. A diferencia del comercio, este sector muestra una notable resiliencia y crecimiento continuo, aumentando un 7,79% desde 2015, año en el que existían 6.830 establecimientos.

(iii) Actividades inmobiliarias (CNAE 68). Es uno de los sectores más dinámicos en el periodo analizando. Al respecto, ha experimentado un crecimiento del 69,4%, pasando de 2.803 locales en 2015 a 4.748 en 2025, evidenciando el boom del mercado inmobiliario y del alojamiento turístico en la región.

TABLA 1.54. EVOLUCIÓN Y CARACTERIZACIÓN SECTORIAL DE LAS UNIDADES LOCALES (2015-2025)

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Total CNAE	77.930	76.476	75.295	78.176	75.853	75.078	73.300	71.781	71.136	69.544	68.598
05 Extracción de antracita, hulla y lignito	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06 Extracción de crudo de petróleo y gas natural	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07 Extracción de minerales metálicos	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	1
08 Otras industrias extractivas	49	47	48	53	53	48	47	54	56	55	57
09 Actividades de apoyo a las industrias extractivas	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 Industria de la alimentación	538	542	541	609	610	593	608	594	548	543	544
11 Fabricación de bebidas	189	191	207	196	197	205	191	185	171	178	175
12 Industria del tabaco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13 Industria textil	82	80	79	87	78	78	88	79	77	73	79
14 Confección de prendas de vestir	122	104	101	122	112	114	113	100	104	101	91
15 Industria del cuero y del calzado	339	331	312	311	296	294	273	248	248	236	226
16 Industria de la madera y del corcho, excepto muebles; cestería y espartería	133	126	137	148	151	160	162	160	145	131	129
17 Industria del papel	23	21	19	20	20	18	19	20	19	22	20
18 Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	256	256	253	273	273	268	271	262	253	252	252
19 Coquerías y refino de petróleo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Industria química	47	54	53	53	60	68	63	66	59	57	66
21 Fabricación de productos farmacéuticos	3	2	2	5	5	5	4	5	6	5	6
22 Fabricación de productos de caucho y plásticos	47	44	47	52	53	49	44	42	44	48	45
23 Fabricación de otros productos minerales no metálicos	142	144	139	153	149	153	163	159	161	153	150
24 Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	17	18	17	17	16	15	17	20	19	16	19
25 Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	457	469	474	498	516	502	494	476	458	452	447
26 Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	19	16	18	21	22	22	24	25	28	21	29
27 Fabricación de material y equipo eléctrico	17	19	18	18	17	18	23	17	18	21	21
28 Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p	30	32	38	40	37	44	47	43	40	30	29
29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	14	13	14	19	18	19	18	18	15	14	15

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
30 Fabricación de otro material de transporte	57	59	57	56	61	54	52	54	46	42	37
31 Fabricación de muebles	147	154	154	160	156	155	157	153	168	159	161
32 Otras industrias manufactureras	194	205	212	226	216	204	225	205	197	182	169
33 Reparación e instalación de maquinaria y equipo	398	381	375	379	392	397	379	370	338	315	309
35 Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	259	247	238	233	243	231	219	224	216	201	201
36 Captación, depuración y distribución de agua	48	43	44	43	43	39	42	42	40	38	40
37 Recogida y tratamiento de aguas residuales	25	26	26	28	23	20	20	22	19	21	26
38 Recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización	86	82	78	83	84	81	73	74	72	70	73
39 Actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	20	22	24	22	19	16	12	16	14	11	10
41 Construcción de edificios	3.789	3.730	3.543	4.111	3.935	3.936	3.920	3.777	3.804	3.874	3.907
42 Ingeniería civil	151	146	138	198	192	190	193	193	203	218	226
43 Actividades de construcción especializada	2.979	2.911	2.865	2.890	2.841	2.721	2.619	2.632	2.517	2.472	2.333
45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	1.852	1.805	1.841	1.919	1.893	1.875	1.854	1.851	1.820	1.777	1.770
46 Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	3.750	3.741	3.827	4.125	4.033	3.963	4.036	3.932	3.954	3.985	3.960
47 Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	14.117	14.313	14.451	15.331	15.113	15.113	15.075	15.251	15.480	15.431	15.589
49 Transporte terrestre y por tubería	3.066	3.062	2.960	3.123	3.075	3.002	2.948	3.030	3.055	3.031	3.074
50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores	24	24	27	31	28	28	30	30	23	22	20
51 Transporte aéreo	3	3	1	2	3	4	4	5	4	4	3
52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte	812	810	813	831	816	833	795	776	775	761	790
53 Actividades postales y de correos	629	520	486	405	469	211	124	132	127	112	115
55 Servicios de alojamiento	1.121	1.086	1.019	1.004	925	885	811	773	720	640	616
56 Servicios de comidas y bebidas	7.362	7.281	7.228	7.483	7.211	7.327	7.190	7.166	7.179	6.940	6.830
58 Edición	138	141	138	143	118	130	134	127	130	116	114
59 Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	125	107	116	116	100	90	87	71	66	56	63
60 Actividades de programación y emisión de radio y televisión	40	47	47	48	47	45	47	49	39	36	37

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
61 Telecomunicaciones	124	140	147	142	139	125	113	122	103	99	79
62 Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	442	428	419	400	358	340	323	319	284	263	233
63 Servicios de información	96	95	82	92	88	85	72	62	58	48	48
64 Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	412	473	488	471	505	512	516	577	561	594	600
65 Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto Seguridad Social obligatoria	88	110	111	114	121	125	127	122	104	98	110
66 Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	1.526	1.475	1.444	1.584	1.594	1.601	1.546	1.579	1.590	1.552	1.505
68 Actividades inmobiliarias	4.748	4.466	4.316	4.304	4.012	3.844	3.666	3.451	3.278	3.021	2.803
69 Actividades jurídicas y de contabilidad	2.960	2.987	2.984	3.145	3.149	3.199	3.160	3.055	2.982	2.907	2.892
70 Actividades de las sedes centrales; actividades de consultoría de gestión empresarial	436	388	364	373	358	350	297	311	264	245	241
71 Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos	1.850	1.836	1.740	1.753	1.720	1.778	1.788	1.668	1.631	1.622	1.614
72 Investigación y desarrollo	146	112	111	136	134	135	127	103	110	109	102
73 Publicidad y estudios de mercado	857	805	775	795	686	614	570	477	483	454	445
74 Otras actividades profesionales, científicas y técnicas	966	948	935	895	882	910	845	762	726	655	617
75 Actividades veterinarias	314	311	310	313	300	289	299	289	281	267	251
77 Actividades de alquiler	799	765	757	744	711	701	665	658	665	679	669
78 Actividades relacionadas con el empleo	122	116	107	95	88	101	93	72	67	65	58
79 Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismos	341	321	306	315	313	342	333	330	324	316	304
80 Actividades de seguridad e investigación	82	75	73	69	74	82	77	80	83	78	79
81 Servicios a edificios y actividades de jardinería	1.179	1.123	1.117	1.144	1.111	1.034	1.008	1.004	936	910	884
82 Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	1.764	1.704	1.666	1.695	1.590	1.558	1.478	1.403	1.495	1.475	1.445
85 Educación	2.649	2.485	2.381	2.413	2.282	2.237	2.140	2.111	2.047	1.957	1.821
86 Actividades sanitarias	3.812	3.670	3.565	3.622	3.419	3.435	3.309	3.224	3.210	3.155	3.108
87 Asistencia en establecimientos residenciales	143	145	145	151	146	144	130	129	129	118	103
88 Actividades de servicios sociales sin alojamiento	181	174	172	173	169	169	160	147	131	127	122
90 Actividades de creación, artísticas y espectáculos	817	780	736	730	647	674	607	525	481	412	376
91 Actividades de bibliotecas, archivos, museos y otras actividades culturales	120	114	116	107	95	84	87	81	76	83	81

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
92 Actividades de juegos de azar y apuestas	335	334	342	369	360	361	363	340	382	401	416
93 Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	1.482	1.375	1.281	1.332	1.276	1.291	1.221	1.090	1.106	1.049	1.028
94 Actividades asociativas	1.143	1.084	1.073	1.009	972	991	970	924	852	783	742
95 Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	636	646	646	667	677	668	636	640	698	716	709
96 Otros servicios personales	3.642	3.535	3.359	3.337	3.156	3.074	2.856	2.595	2.521	2.361	2.237

En esta línea, lo servicios de alojamiento (CNAE 55) presentan una evolución creciente, pasando de 616 unidades locales a 1.121 en 2025, lo que supone un crecimiento del 82%, confirmando la reconversión y expansión de la planta hotelera y de hospedaje de la provincia.

Asimismo, mencionar la resiliencia de las actividades de marroquinería y de la manufactura, destacan la Industria del cuero y calzado (CNAE 15), que aumenta de 226 unidades locales en 2015 a 339 en 2025, lo que sugiere un fuerte arraigo local/artesanal como el de Ubrique.

Adicionalmente, además de los bloques tradicionales, las estadísticas desvelan cambios de comportamiento social y productivo durante el periodo analizado. En este sentido, quizás como consecuencia del fenómeno logístico y el e-commerce, se observa un desarrollo de las actividades postales y de correos (CNAE 53), quintuplicándose el número de unidades locales (de 115 en 2015 a 629 en 2025).

Para el objeto de este estudio interesa en particular el conjunto de las divisiones de transporte y almacenamiento (CNAE 49 a 53), que pasa de 4.002 locales en 2015 a 4.534 en 2025, un 13,3 % más. Conviene precisar, sin embargo, que la práctica totalidad de ese aumento procede de las actividades postales y de correos (CNAE 53), concretamente las divisiones 49 a 52, que recogen el transporte terrestre, marítimo y aéreo y el almacenamiento y las actividades anexas, se mantienen prácticamente estables (de 3.887 a 3.905 locales). La base empresarial localizada que guarda una relación más directa con el puerto, los accesos viarios y ferroviarios, el aeropuerto y las cadenas logísticas no se ha ampliado, por tanto, durante la década, pese al crecimiento del tráfico portuario descrito en el apartado 1.6.3.

También cabe destacar la evolución de las unidades locales en las actividades de servicios profesionales y sanitarios. Al respecto, debe destacarse el incremento de las actividades sanitarias (CNAE 86), que suben de 3.108 a 3.812 unidades locales, y otros servicios personales (CNAE 96) que pasan de 2.237 a 3.642 locales en 2025, muy vinculados al envejecimiento poblacional y nuevas demandas urbanas.

Contrariamente, el análisis sectorial pone de manifiesto una baja densidad de la industria transformadora de alta tecnología y las actividades extractivas. Concretamente, las industrias extractivas con CNAE 05 a 09 tienen una presencia testimonial o nula (0 locales en carbón, petróleo o gas, y apenas 49 en otras industrias extractivas en 2025), confirmando que no es un vector económico de la provincia. En esta línea, las actividades industriales avanzadas como la fabricación de productos informáticos y electrónicos (CNAE 26) o material eléctrico (CNAE 27) también registran cifras limitadas (19 y 17 locales en 2025, respectivamente), lo que subiere la necesidad de estrategias y políticas que permitan atraer tejido industrial de alto valor añadido tecnológico.

Por otra parte, la Estrategia Andaluza de Economía Azul Sostenible (EA2) identifica en la provincia de Cádiz, por su posición entre el Atlántico y el Mediterráneo, un espacio preferente para las actividades vinculadas al mar, tanto las tradicionales (pesca, turismo costero y construcción naval) como las emergentes (energías renovables marinas, biotecnología azul y logística portuaria) (Junta de Andalucía, 2021a). Los datos de unidades locales de este apartado no permiten aislar el peso de ese conjunto de actividades, de modo que sus posibles efectos y dimensión económica quizás debería ser objeto de un estudio o informe adicional, en su caso, específico.

1.8. Evolución institucional y planificación pública vinculada a infraestructuras

La consolidación, el desarrollo y la transformación del tejido empresarial y productivo de la provincia de Cádiz, como de cualquier territorio, están estrechamente ligados a la densidad, calidad y, conectividad de sus infraestructuras. Como ya hemos indicado en otras partes de este estudio, en España las infraestructuras son el resultado de un esfuerzo sostenido de planificación pública desarrollado en un marco institucional con cierta complejidad. Estudiar esta evolución permite comprender cómo las políticas de Estado, los fondos comunitarios y los planes regionales y locales tratan de corregir desequilibrios y potenciar las ventajas del territorio y el desarrollo económico.

1.8.1. EL MARCO INSTITUCIONAL Y LA GOBERNANZA MULTINIVEL

La gobernanza de las infraestructuras en el contexto español se estructura bajo un modelo multinivel (Morata, 2011; Tomàs y Porfido, 2024), donde coexisten y se coordinan tres esferas de la administración pública –estatal, autonómica y local– bajo las directrices de la Unión Europea (UE).

En este sentido, la UE, a través del diseño de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) y la inyección de los Fondos Estructurales (FEDER, Fondos de Cohesión y, recientemente, los Fondos Next Generation), marca las prioridades de inversión (Rodríguez Barrigón y Gamarra Chopo, 2022). Las agendas de desarrollo que giran en torno al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia persiguen acelerar la descarbonización, la eficiencia energética y la resiliencia climática en las obras públicas.

Para territorios periféricos o nodos logísticos clave como Cádiz, la inclusión en corredores estratégicos, como el Corredor Atlántico o Mediterráneo, determina su capacidad de atracción de capital y favorece la cohesión territorial (Nuevo López *et al.,* 2023a). En este sentido, estos corredores conllevan una infraestructura multimodal interoperable que mejorará, antes de 2031, la conectividad del transporte de mercancías y viajeros en el norte, centro, oeste y sur de España. Estas infraestructuras están integradas en la RTE-T, lo que garantiza una única red conectada, que comparte idénticos criterios técnicos y estándares de calidad a nivel europeo, y están configuradas por:

- Red ferroviaria de altas prestaciones.
- Conexiones portuarias estratégicas.
- Infraestructura aeroportuaria con función logística.
- Autovías clave para el flujo de mercancías.
- Terminales intermodales especializadas.
- Conexiones internacionales.
- Nodos urbanos.

En el ámbito de la administración pública española, a nivel estatal, la administración central mantiene la competencia exclusiva sobre las infraestructuras de interés general relativa a puertos, aeropuertos, red ferroviaria y la red de carreteras del Estado (autovías y autopistas). A nivel autonómico y local, las comunidades autónomas y las diputaciones provinciales asumen la planificación de las redes secundarias de carreteras, las infraestructuras hidráulicas, logísticas y de transporte metropolitano. Su enfoque se centra en la cohesión interna, garantizando que empresas y ciudadanos tengan acceso a los grandes nodos de distribución y transporte. En el caso de la provincia de Cádiz, estas infraestructuras autonómicas y locales son las arterias principales para conectar con los grandes puertos de las bahías de Algeciras y Cádiz (Marqués Perales, 2026).

1.8.2. HITOS Y EVOLUCIÓN DE LA PLANIFICACIÓN PÚBLICA VINCULADA A INFRAESTRUCTURAS

La planificación pública de infraestructuras ha transitado por diferentes etapas a lo largo de las últimas décadas, evolucionando desde un enfoque constructivo hacia uno basado en la sostenibilidad y la resiliencia.

Consejo General de Economistas de España
Colegio de Economistas de Cádiz

Así, en la fecha de entrada de España en Europa, la dotación de infraestructuras de transporte del país presentaba un déficit estructural notable en comparación con la media de la UE (Matas y Vassallo, 2026). Como respuesta para corregir este desequilibrio, a mediados de la década de los ochenta se inició una fase de expansión de la inversión en obra pública, un proceso de acumulación de activos que se aceleró de manera drástica a partir de los años 90

Así, puede destacarse la etapa de inversión en las grandes redes de conexión durante 1990 y 2000, periodo caracterizado por planes estatales como el Plan Director de Infraestructuras (PDI 1993-2007) y el posterior Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020), que buscaban dotar al país de una red de autovías de alta capacidad y una red ferroviaria de alta velocidad con el objetivo de conectar las capitales de provincia y los grandes puertos con el centro peninsular y Europa (Alférez y Sebastián, 2019).

También cabe mencionar el Plan Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) que supuso un freno a la inversión expansiva debido a la crisis financiera de 2008, orientado las prioridades institucionales hacia el mantenimiento de lo ya construido y, sobre todo, al impulso de la intermodalidad (conectar puertos con ferrocarriles), un factor crítico para zonas industriales y portuarias.

En la actualidad, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 establece que las inversiones prioritarias, respaldadas por los fondos de recuperación europeos, se concentren en la descarbonización del transporte, la digitalización de los nodos logísticos y la resiliencia frente al cambio climático. La estrategia de movilidad se sustenta en tres pilares: la seguridad, la sostenibilidad y la conectividad.

1.8.3. APLICACIÓN AL CASO DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ: NODOS PORTUARIOS Y BRECHA FERROVIARIA

La evolución institucional de las infraestructuras en la provincia de Cádiz está condicionada por una posición geoestratégica única como puerta entre el Atlántico y el Mediterráneo, y nexo entre Europa y África. Sin embargo, la planificación pública en este territorio ha avanzado a velocidades marcadamente distintas (Nuevo López *et al.,* 2023b), dibujando un escenario de algunas fortalezas logísticas, pero también de importantes cuellos de botella para el tejido empresarial (Marqués Perales, 2026).

Así, el modelo institucional portuario español, coordinado por el organismo público Puertos del Estado dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha tenido en Cádiz sus mayores exponentes mediante la gestión descentralizada de dos autoridades portuarias:

- **La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.** Diseñada y potenciada por los sucesivos planes estratégicos nacionales como un nodo de transbordo global. Su planificación pública la ha consolidado como el primer puerto de España y uno de los principales de Europa en volumen de mercancías. La inversión institucional ha propiciado la implantación de un tejido industrial y logístico auxiliar en el Campo de Gibraltar vinculado al CNAE 52 - Almacenamiento y actividades anexas al transporte.
- **La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.** Orientada históricamente a la diversificación, su planificación se ha centrado en la integración urbana, el tráfico de cruceros vinculado al auge del CNAE 55 y 56 de turismo y hostelería y la expansión de la terminal de contenedores del muelle de La Galeona, clave para dar salida a la industria manufacturera y naval de la Bahía.

El gran contraste institucional y uno de los principales frenos para el crecimiento dimensional de las empresas de la provincia radica en la infraestructura ferroviaria, competencia de ADIF y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. A pesar de que la UE catalogó el eje Algeciras-Bobadilla como prioritario dentro de los Corredores Atlántico y Mediterráneo (Redes RTE-T), la ejecución de las partidas presupuestarias de esta inversión está todavía sin finalizar (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2026). En la actualidad, el tramo sigue sufriendo las limitaciones de una vía única y tramos sin electrificarlo que penaliza directamente al tejido productivo gaditano y obliga a las empresas a depender del transporte por carretera, que como

veremos también presenta sus limitaciones, e impide que los puertos exploten todo su potencial de intermodalidad tren-barco.

A nivel autonómico, los sucesivos planes de la Junta de Andalucía, como el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), han intentado compensar estas carencias mediante la creación de la Red Logística de Andalucía. En la provincia de Cádiz, esto se ha traducido en el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de la Bahía de Algeciras (sectores de El Fresno y Guadarranque) y el impulso al Sector San José del Pedroso en la Bahía de Cádiz. Estas actuaciones públicas buscan ofrecer suelo industrial calificado y servicios avanzados para que las empresas locales puedan agruparse, cooperar y crecer.

Por otra parte, las competencias de la Diputación de Cádiz en infraestructuras y transporte se centran en la gestión de su propia red viaria, más de 800 km de carreteras provinciales (Diputación de Cádiz, 2024), y en la cooperación con los municipios. Concretamente, gestiona el mantenimiento de las carreteras secundarias que conectan los distintos municipios gaditanos y asiste a los ayuntamientos, especialmente a los más pequeños, que carecen de recursos para construir o mantener infraestructuras básicas, incluyendo calles, caminos rurales y redes de abastecimiento. La institución no gestiona directamente el transporte ferroviario ni los autobuses interurbanos. El transporte metropolitano es competencia de la Junta de Andalucía (a través del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz) y las conexiones nacionales dependen del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En resumen, la evolución institucional demuestra que Cádiz cuenta con infraestructuras marítimas de primer nivel, pero conectadas a una red terrestre que arrastra déficits históricos. Para el tejido empresarial, esto significa que encuentran límites físicos para expandirse debido al sobrecoste que supone la ausencia de una conectividad ferroviaria moderna y competitiva; junto a los ciertos límites que se añaden vía terrestre.

Esta evolución institucional descrita tiene una traducción directa en la demografía y caracterización del tejido empresarial de un país, comunidad autónoma, provincia o municipio. Así, una planificación pública deficiente o el retraso en la ejecución de infraestructuras genera restricciones y cuellos de botella (Matas y Vassallo, 2026) y que limitan el tamaño y la competitividad de las empresas de los territorios afectados (Letta, 2024; Draghi, 2024). Por el contrario, una planificación coordinada favorece diferentes impactos positivos para el tejido productivo, entre los que pueden citarse los siguientes:

- **Reducción de costes logísticos:** La conexión directa de las unidades locales con redes de alta capacidad permite a las empresas reducir tiempos de tránsito y optimizar la cadena de suministro, permitiéndoles competir en mercados internacionales.
- **Efecto de atracción industrial:** La creación de áreas logísticas especializadas y nodos intermodales planificados públicamente actúa como un imán para la implantación de nuevas empresas y grandes corporaciones, diversificando la caracterización sectorial.
- **Especialización del empleo:** Las inversiones en infraestructuras avanzadas, como puertos inteligentes o redes energéticas para la industria pesada, demandan servicios técnicos auxiliares, elevando la densidad de unidades locales dedicadas a actividades profesionales, científicas y tecnológicas.

1.8.4. PLANIFICACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE TELECOMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURA DIGITAL

Respecto a la planificación pública en materia de telecomunicaciones e infraestructura digital en la provincia de Cádiz se articula a través de una gobernanza compartida similar a la expuesta para las infraestructuras de transporte y orientada a mitigar la brecha digital y consolidar nodos de conectividad industrial y urbana. El despliegue digital cuenta con un marco fuertemente supeditado a estrategias de digitalización integral y despliegue de redes ultrarrápidas.

En este sentido, a nivel nacional, la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales del Gobierno de España es el ente encargado de regular el sector y financiar el despliegue de redes de banda ancha, principalmente fibra óptica y 5G, en zonas con baja densidad de población o zonas blancas en la provincia. La Agencia Digital de Andalucía (ADA), adscrita a la Junta de Andalucía, centraliza las competencias de telecomunicaciones autonómicas. Su función prioritaria es gestionar la transformación digital y unificar las redes corporativas y públicas de conectividad en el territorio andaluz. La Sociedad Andaluza para el Desarrollo de las Telecomunicaciones (SANDETEL) es la empresa pública de soporte técnico que ejecuta las operaciones de despliegue e infraestructura en el ámbito autonómico. Por su parte, la Diputación Provincial de Cádiz, desde el Área de Innovación y Municipios Inteligentes coordina los planes provinciales para la sensorización de ayuntamientos pequeños y la unificación de los servicios de administración electrónica locales.

1.9. Conclusiones del capítulo

El conjunto de este capítulo ofrece una imagen coherente de **Cádiz** como una provincia con **ciertas mejoras respecto de 2015,** pero que hoy en día **no alcanza una convergencia plena con Andalucía y España.** La estabilidad demográfica, la recuperación de la actividad y del empleo, el aumento nominal de la renta y la expansión de determinados tráficos de transporte confirman una trayectoria ascendente tras la crisis sanitaria. Sin embargo, la intensidad de esos avances resulta claramente insuficiente para cerrar las importantes brechas de crecimiento, productividad por habitante, renta, empleo y capacidad empresarial que condicionan la posición relativa de la provincia.

En el **plano demográfico,** Cádiz aumenta su población un 1,70% entre 2015 y 2025, por debajo de Andalucía y España, y combina una fuerte concentración urbana y litoral con retrocesos en la capital y en numerosos municipios del interior. El saldo natural se vuelve negativo y el crecimiento depende de la compensación migratoria, mientras la reducción de la población menor de 16 años y el aumento de la población de 65 y más años elevan el índice de envejecimiento. Esta evolución obliga a vincular la planificación territorial y de las infraestructuras con la accesibilidad a servicios, la movilidad cotidiana y la capacidad de atraer y retener población joven y adulta.

Los **indicadores sociales** muestran una mejora nominal que no elimina la vulnerabilidad. En 2023, la renta neta media alcanza 12.335 euros por persona y 32.323 euros por hogar, valores próximos pero inferiores al promedio andaluz y claramente alejados del nacional. La dispersión municipal es elevada; la diferencia entre los municipios situados en los extremos del ranking de renta por persona alcanza 5.961 euros. Por tanto, los beneficios de las infraestructuras no pueden valorarse únicamente por su contribución al volumen agregado de actividad; también deben evaluarse por su efecto sobre la accesibilidad, el coste de los desplazamientos, la asequibilidad energética y la cohesión entre la Bahía, el Campo de Gibraltar, el litoral y el interior provincial.

Cádiz conserva una **dimensión económica** a destacar; en 2023 provisional generaba 26.784,0 millones de euros de PIB y se mantenía como tercera provincia andaluza por volumen de producción. No obstante, el crecimiento nominal acumulado desde 2015, del 32,4%, queda por debajo de Andalucía y España, y el PIB corriente por residente, 21.344 euros, evidencia una brecha estructural de nivel productivo. La caída de 2020 fue especialmente intensa y la recuperación posterior permitió superar el nivel previo a la pandemia, aunque sin recuperar el dinamismo relativo frente a los territorios más expansivos.

La **estructura productiva** refuerza este diagnóstico. Los servicios representan el 76,53% del VAB gaditano en 2023 y la industria mantiene un peso superior al promedio andaluz, pero la manufactura desciende desde el 10,29% del VAB en 2015 hasta el 6,89% en 2023. La provincia presenta, por tanto, un modelo híbrido, apoyado en servicios, logística, actividades portuarias y componentes industriales no manufactureros, cuya competitividad depende de la fiabilidad energética, la intermodalidad y los accesos viarios y ferroviarios. El

reto estratégico no consiste solo en sostener las actividades existentes, sino en utilizar las infraestructuras para favorecer la diversificación, la inversión productiva, la innovación y los encadenamientos empresariales locales.

El **mercado de trabajo** registra una mejora sustancial, pero mantiene una posición desfavorable. La tasa de paro desciende desde el muy alto 38,32% en 2015 hasta el 18,73% en 2025 (aún muy elevado), la tasa de empleo aumenta 8,12 puntos y la afiliación media crece un 27,69%. A pesar de ello, el desempleo sigue claramente por encima del nivel andaluz y, sobre todo, del español.

Esta limitación se relaciona con un **tejido empresarial** muy atomizado, más del 95% de las empresas activas carece de asalariados o tiene menos de diez. Las mejoras de conectividad pueden ampliar oportunidades, pero su traducción en empleo estable y productividad exige empresas con mayor escala, capital humano adecuado y políticas de consolidación empresarial.

La evolución de los **precios** obliga, además, a interpretar con cautela los incrementos monetarios. El IPC general de Cádiz aumenta un 26,85% entre diciembre de 2015 y diciembre de 2025, por lo que una parte relevante del crecimiento nominal de la renta, del PIB o de la inversión no representa una mejora equivalente en términos reales. La evaluación económica de las infraestructuras debe incorporar esta pérdida de poder adquisitivo y sus efectos sobre hogares, empresas y administraciones.

Los **indicadores de conectividad** presentan resultados desiguales. El sistema portuario provincial se apoya en la Bahía de Algeciras, que con del orden de 100,5 millones de toneladas en 2025 concentra en torno al 95% del tráfico de la provincia y es el primer puerto español, mientras la Bahía de Cádiz, con 5,5 millones de toneladas, crece con mayor intensidad relativa –un 64% desde 2015– desde una base muy inferior y recupera los pasajeros tras la pandemia; el aeropuerto de Jerez, en cambio, permanece en 2025 por debajo de su máximo previo y muestra una evolución menos dinámica que Málaga y Sevilla. La integración ferroviaria y metropolitana es estratégica, pero la ausencia de una serie provincial homogénea limita la comparación cuantitativa. En conjunto, Cádiz dispone de activos infraestructurales que en sí mismo podrían ser relevantes, pero su aprovechamiento económico depende de resolver cuellos de botella, mejorar la coordinación modal y conectar las inversiones con una estrategia productiva y territorial más amplia; es decir, apostar por ellos de forma clara y decidida.

El análisis del tejido empresarial (apartado 1.7) confirma este diagnóstico y lo matiza. El **número de empresas** creció un 12,15% entre 2015 y 2025, el mayor aumento del panel nacional, y la constitución de sociedades alcanzó en 2025 el máximo de la serie, con 2.172 nuevas sociedades. Sin embargo, el 95,3% de las empresas tiene menos de diez asalariados y solo 388 superan los cincuenta, y las unidades locales de transporte y almacenamiento en sentido estricto apenas varían en la década, pese al crecimiento del tráfico portuario.

El **marco institucional** (apartado 1.8) ayuda a entender esa situación; la provincia dispone de infraestructuras marítimas de primer nivel, planificadas y gestionadas por sus autoridades portuarias, conectadas a una red terrestre cuya modernización depende de la planificación estatal y ha avanzado con lentitud, como ilustra el eje Algeciras-Bobadilla, prioritario en la red transeuropea y todavía en ejecución.

La **CONCLUSIÓN GENERAL** es que las infraestructuras de transporte y energía constituyen una condición muy necesaria, pero no suficiente, para el crecimiento y la cohesión de Cádiz. La evidencia permite establecer asociaciones territoriales y económicas, no relaciones causales automáticas. Por tanto, la primera prioridad debe ser combinar capacidad, fiabilidad y accesibilidad de las redes con diversificación productiva, fortalecimiento empresarial, formación, innovación y criterios distributivos. Solo esa integración permitirá que la posición geográfica, los puertos, el sistema urbano Bahía de Cádiz-Jerez, el Campo de Gibraltar y la capacidad energética instalada –3.410 MW renovables, el 21,2 % del total andaluz– se traduzcan en una convergencia más intensa y socialmente equilibrada.

2. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN CÁDIZ 2015-2025

Como brevemente hemos señalado en el capítulo anterior, el capital productivo y, en concreto las infraestructuras públicas figuran entre los determinantes estructurales del crecimiento económico territorial. Su acumulación a lo largo del tiempo, resultado del flujo de inversión bruta a la que se le descuenta el consumo de capital fijo, condiciona la capacidad productiva, la productividad agregada y, por extensión, los niveles de renta y empleo de cada territorio (Aschauer, 1989; Mas *et al.,* 1996). Esta relación, ampliamente contrastada en la literatura económica regional (Pérez, Mas y Fernández de Guevara, 2024; De Rus y Ocaña, 2026), cobra especial relevancia en las infraestructuras públicas, que operan como bien intermedio para el conjunto del tejido productivo y como factor de cohesión territorial.

Así, la relación entre infraestructuras y crecimiento cuenta con un amplio respaldo en la literatura, aunque con resultados heterogéneos (véase el metaanálisis de Adame García *et al.,* 2017). Sus efectos se transmiten por dos vías. La primera es directa y se manifiesta a corto plazo, la reducción de tiempos y costes de transporte amplía el área de mercado de las empresas, facilita el acceso a mercados exteriores y mejora el ajuste entre oferta y demanda de trabajo (Boarnet, 1996; Lakshmanan, 2007; Bastiaanssen *et al.,* 2020). La segunda opera a medio y largo plazo mediante economías de escala y de aglomeración, que favorecen la concentración de actividad en los nodos mejor conectados y la especialización territorial (Crafts, 2009; Berg *et al.,* 2017), con efectos positivos sobre el crecimiento a largo plazo (Canning y Pedroni, 2008). Estos efectos no son, sin embargo, uniformes, varían según el modo de transporte y la escala territorial considerada (Berechman *et al.,* 2006; Banerjee *et al.,* 2020) y pueden consistir, en parte, en una relocalización de actividad entre territorios más que en una generación neta (Chandra y Thompson, 2000). A ello se añade una dimensión social, relativa al acceso de la población al empleo y a los servicios públicos esenciales y a la cohesión entre las áreas urbanas y el interior (Lucas *et al.,* 2022; Chan *et al.,* 2024), particularmente relevante en una provincia con los contrastes territoriales descritos en el capítulo 1. En cualquier caso, ninguno de estos efectos es automático, su intensidad depende de la capacidad del tejido productivo para aprovechar la mayor accesibilidad, cuestión que se retoma en el diagnóstico del capítulo 3.

En este sentido, el análisis de la trayectoria de Cádiz presenta un interés especial. Como se ha visto en el capítulo 1, la provincia combina una estructura productiva diversificada en su composición sectorial, con una actividad turística de primer orden, un sistema agroalimentario relevante y una industria naval de larga tradición, con un núcleo industrial y energético concentrado en el Campo de Gibraltar, cuyo peso descansa más en el refino, la química y la energía que en la manufactura, que apenas representa el 6,9% del VAB provincial. A ello se suma un mercado de trabajo con tasas de paro históricamente entre las más elevadas de España. Hay que añadir un sistema portuario singular, con dos autoridades portuarias estatales independientes (como sabemos, Bahía de Cádiz y Bahía de Algeciras, esta última primer puerto español por tráfico de mercancías y uno de los puertos de contenedores más eficientes del mundo, según el Container Port Performance Index del Banco Mundial y S&P Global, 2024), la presencia del Aeropuerto de Jerez y de un sistema viario y ferroviario en proceso de modernización.

A tener en cuenta que adicionalmente a la metodología señalada, para abordar este apartado el periodo de estudio se tiene que limitar a 2015-2022, última anualidad disponible en la base de datos provincial de la Fundación BBVA y el Ivie (BBVA-Ivie, 2026), fuentes principales del mismo. No obstante, como ya hicimos en os anteriores apartados, podemos identificar tres fases económicas diferenciadas: la salida de la recesión 2008-2013, el impacto de la COVID de 2020 y el tensionamiento de los precios a partir de 2022, con el inicio de la guerra en Ucrania. Para los años 2023-2025 (y lo que se pueda abarcar de 2026), no cubiertos por la base BBVA-Ivie en su edición de febrero de 2026, el análisis se completa con una fotografía adicional centrada en los focos temáticos del estudio (transporte y energía) a partir de fuentes específicas de los principales agentes inversores: organismos sectoriales del Estado, autoridades portuarias, Junta de Andalucía y operadores energéticos.

Asimismo, el análisis se realiza de nuevo con un enfoque deliberadamente comparado, y la evolución de las magnitudes provinciales se examina en paralelo a la de Andalucía y España, así como al panel de siete provincias seleccionadas por comparabilidad poblacional, condición litoral y estructura productiva, lo que permite identificar convergencias, divergencias y cuellos de botella estructurales.

El capítulo se desarrolla por tanto a lo largo de ocho apartados (2.1 a 2.8). Los apartados 2.1 y 2.2 a 2.4 examinan, respectivamente, el flujo de inversión bruta y el stock de capital neto del agregado provincial; los apartados 2.5 y 2.6 replican ese esquema para las infraestructuras públicas; el 2.7 actualiza el análisis al trienio 2023-2025, centrado en transporte y energía, y el 2.8 ofrece un mapa resumen de las infraestructuras provinciales. La caracterización cualitativa del estado actual de las infraestructuras, su comparación con las provincias seleccionadas y el diagnóstico de brechas se abordan en el capítulo 3.

Definiciones y componentes

En primer lugar, es preciso definir los conceptos utilizados en este capítulo, que se resumen en la Tabla 2.1.

TABLA 2.1. INVERSIÓN Y STOCK DE CAPITAL

CONCEPTO	DEFINICIÓN Y ALCANCE
Inversión bruta	Formación Bruta de Capital Fijo (FBCF). Recoge las adquisiciones realizadas durante un periodo (anual) destinadas a aumentar la capacidad productiva, incluyendo nuevos activos y mejoras significativas en los existentes. No descuenta la depreciación sufrida por el stock previo.
Inversión neta	Inversión bruta menos consumo de capital fijo (depreciación). Mide la variación neta del stock de capital. Cuando es negativa, el stock decrece en términos reales y se habla de descapitalización.
Stock de capital	Resultado acumulado de los flujos de inversión netos a lo largo del tiempo, calculado mediante el Método del Inventario Permanente (MIP) recogido en el manual de la OCDE (2009). Representa la dotación productiva de capital existente en un momento dado.
Capital neto (KN)	Stock valorado al precio de los activos nuevos del año de referencia, descontando la depreciación acumulada. Es la magnitud habitual para análisis de riqueza productiva (capital riqueza, KW).
Capital productivo (KP)	Stock ajustado por la pérdida de eficiencia productiva con el uso, no solo por su edad. Mide la capacidad efectiva de producción. Conviene distinguir KN (riqueza) y KP (eficiencia productiva).
Valoración nominal	En euros corrientes del año de cada anualidad. Refleja el valor monetario de las magnitudes a precios de mercado contemporáneos.
Valoración real	En euros constantes de un año base de referencia (en este capítulo, 2020). Permite aislar la evolución de las cantidades del efecto de los precios.
Activos básicos	Tipología principal: viviendas, otras construcciones (incluye infraestructuras), equipo de transporte, maquinaria y equipo, activos cultivados, software y bases de datos, e investigación y desarrollo y otros activos inmateriales.
Infraestructuras públicas	Subconjunto del capital de tipo «otras construcciones» destinado a la prestación de servicios colectivos: viarias (autopistas, autovías y carreteras), ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, hidráulicas y urbanas de corporaciones locales.
Esfuerzo inversor	Inversión bruta nominal sobre PIB nominal (%). Indicador de la intensidad inversora relativa. Puede calcularse para el agregado o por tipos de activo (por ejemplo, esfuerzo inversor en infraestructuras).
Tasa Media Anual Acumulada (TMAA)	Tasa de crecimiento anual equivalente que, aplicada constantemente, produciría la variación observada entre dos años.

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) y OCDE (2009).

Consejo General de Economistas de España
Colegio de Economistas de Cádiz

La comparación territorial emplea, lógicamente, el mismo conjunto de provincias que el capítulo 1; las ocho andaluzas y las cinco de referencia nacional (Alicante, Murcia, A Coruña, Pontevedra y Bizkaia), elegidas por su tamaño poblacional, su condición litoral con actividad portuaria relevante y su estructura productiva mixta. Igualmente, para facilitar la lectura, las tablas de detalle de este capítulo se limitan a las siete provincias más próximas a Cádiz por tamaño y perfil (Málaga, Sevilla y las cinco de referencia nacional), y el conjunto andaluz se incorpora en los indicadores principales.

2.1. Inversión total y composición por activos

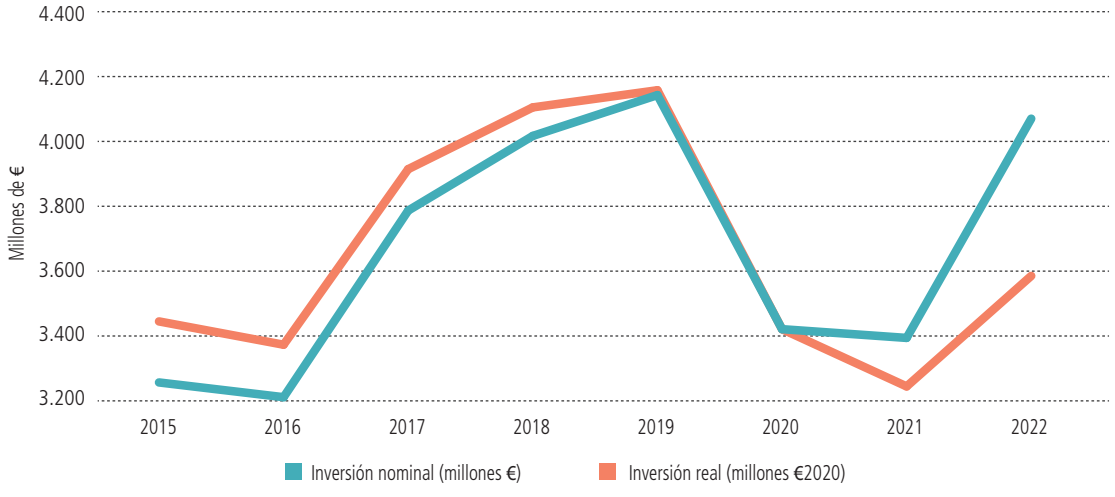
2.1.1. LA INVERSIÓN EN CÁDIZ, 2015-2022

El apartado 2.1 examina la inversión bruta (Formación Bruta de Capital Fijo, según el SEC-2010) registrada en Cádiz durante 2015-2022. Se trata del flujo anual de adquisiciones de activos productivos; ponerlo en paralelo con los referentes geográficos permite medir el dinamismo inversor de la provincia.

2.1.2. EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN BRUTA NOMINAL Y REAL

El Gráfico 2.1 recoge la trayectoria de la inversión bruta en Cádiz en valoración nominal y real. En términos nominales, la serie describe un perfil ascendente prácticamente continuo, con la única excepción del retroceso pandémico de 2020, rápidamente compensado en los ejercicios siguientes, de tal manera que la inversión ha pasado de 3.263 millones de euros en 2015 a 4.070 millones en 2022, lo que equivale a una TMAA del 3,2%. En términos reales, una vez descontado el efecto de los precios mediante la deflación a euros constantes de 2020, la lectura es realmente más crítica. La inversión apenas avanza de 3.450 a 3.589 millones, una TMAA del 0,6%, y el máximo del periodo se registra en 2019, a partir del cual la serie se mueve en una banda que no logra recuperar ese nivel hasta el final del horizonte. La diferencia entre ambas tasas, 2,6 puntos porcentuales, refleja el deflactor implícito de la inversión, particularmente intenso a partir de 2021 en un contexto de presiones de costes energéticos y de materiales.

GRÁFICO 2.1. INVERSIÓN NOMINAL Y REAL EN CÁDIZ (MILLONES €), 2015-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

La comparación con los agregados de referencia, recogida en la Tabla 2.2, confirma una brecha estructural en el ritmo inversor de la provincia. Así, España registra una TMAA nominal del 5,1% y real del 2,5%, lo que sitúa a Cádiz unos 1,9 puntos porcentuales por debajo en ambas valoraciones. Andalucía, con una TMAA nominal del 3,7% y real del 1,0%, queda también por debajo del referente nacional, pero por encima de Cádiz.

TABLA 2.2. TMAA NOMINAL, REAL Y DE PRECIOS DE LA INVERSIÓN (%). CÁDIZ, ANDALUCÍA, ESPAÑA Y COMPARABLES, 2015-2022

TERRITORIO	TMAA NOMINAL	TMAA REAL	TMAA PRECIOS
Cádiz	3,2	0,6	2,6
Andalucía	3,7	1,0	2,7
España	5,1	2,5	2,6
Málaga	4,9	2,0	2,8
Sevilla	4,1	1,4	2,6
Murcia	4,3	1,6	2,6
Alicante	5,5	2,8	2,6
A Coruña	3,6	1,2	2,4
Pontevedra	4,8	2,2	2,5
Bizkaia	4,7	2,1	2,6

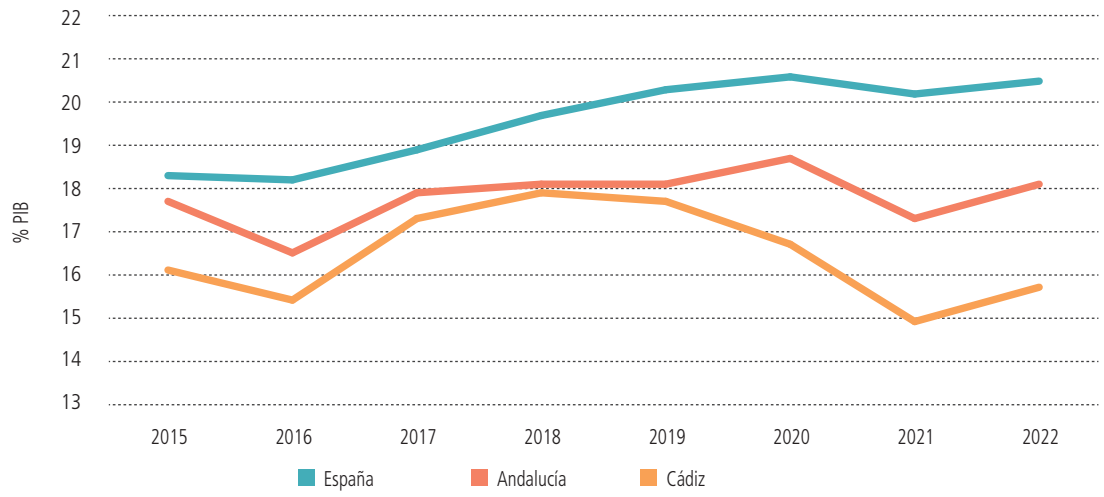
Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

En el panel comparable, y fijando la atención en el crecimiento real, que es el relevante, solo Alicante se sitúa por encima de la media nacional, seguida a cierta distancia de Pontevedra, Bizkaia y Málaga, mientras que Cádiz queda como la provincia con menor crecimiento de las analizadas. La descomposición precios/cantidades muestra que el componente de precios es relativamente homogéneo entre territorios, en una banda 2,4-2,8%, de modo que las diferencias en el crecimiento real responden a divergencias reales en el flujo inversor.

2.1.3. ESFUERZO INVERSOR

El esfuerzo inversor (cociente entre la inversión bruta nominal y el PIB nominal) es un indicador habitual de la intensidad inversora relativa: permite leer el flujo en relación con el tamaño de la economía y comparar territorios de dimensión muy distinta. El cálculo combina las series de inversión de BBVA-Ivie con las de PIB provincial del INE (Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024; INE, 16 de diciembre de 2025). Como se desprende del Gráfico 2.2, entre 2015-2022, Cádiz presenta un esfuerzo inversor medio del 16,5% de su PIB, una cifra 3,1 puntos por debajo de la media nacional (19,6%) y 1,3 puntos por debajo de Andalucía (17,8%).

GRÁFICO 2.2. ESFUERZO INVERSOR (% PIB). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015-2022

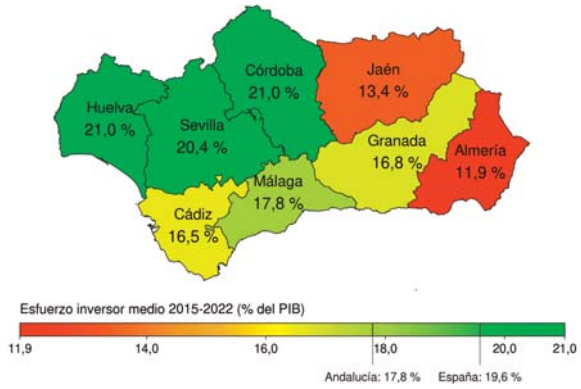


Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024.

La brecha llama la atención sobre todo por lo persistente. En ningún año del periodo el esfuerzo gaditano llega al 18% del PIB; el agregado nacional, en cambio, se mantiene por encima de esa cota durante todo el periodo. La trayectoria de Cádiz tiene un perfil de fondo ascendente hasta 2018 (17,9%), pero ahí se da la vuelta: cae en 2019 y 2020, toca mínimo en 2021 (14,9%) y solo recupera parte del terreno en 2022 (15,7%). Que el descenso arranque en 2018 es lo relevante; apunta a un debilitamiento estructural anterior a la pandemia, no causado por ella.

El panel andaluz (Mapa 2.1) deja un resultado singular: Cádiz, tercera provincia de la comunidad por volumen absoluto de inversión, cae al sexto puesto de ocho cuando se mide el esfuerzo. Encabezan el ranking Córdoba y Huelva (dos economías comparativamente pequeñas) con un esfuerzo por encima de la media nacional, seguidas de Sevilla; en el extremo opuesto quedan Jaén y Almería. Cádiz se sitúa justo por debajo de Granada y solo por delante de esas dos últimas: un esfuerzo bajo en el promedio andaluz que merece atención específica.

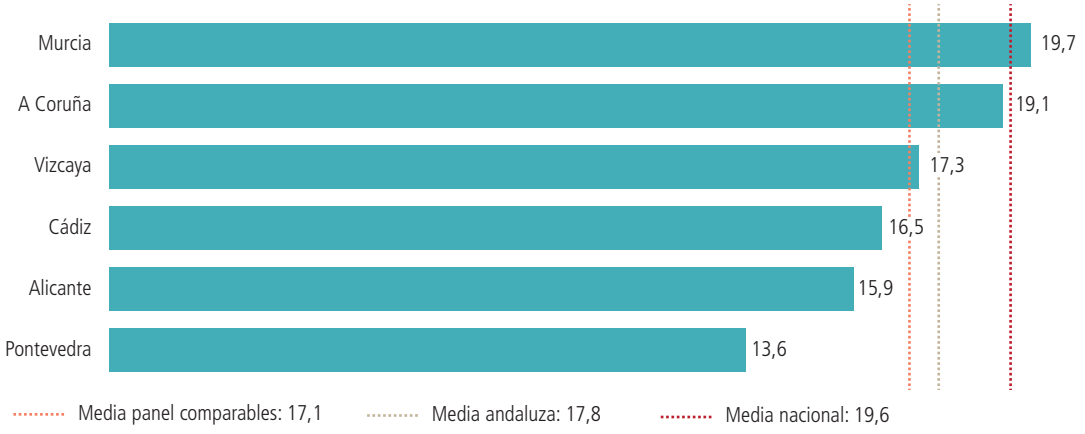
MAPA 2.1. ESFUERZO INVERSOR MEDIO 2015-2022 (% PIB). PROVINCIAS ANDALUZAS



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024.

Como muestra el Gráfico 2.3, la comparación con las cinco provincias no andaluzas del panel coloca a Cádiz en la zona intermedia. Murcia (19,7%) y A Coruña (19,1%) marcan un esfuerzo claramente superior, cercano a la media nacional, y Bizkaia (17,3%) también queda por encima del nivel gaditano; Alicante (15,9%) y Pontevedra (13,6%), por debajo. La media simple del grupo, 17,1%, supera igualmente a Cádiz. El resultado matiza el diagnóstico inicial: la brecha gaditana frente al litoral mediterráneo, atlántico y cantábrico no es uniforme; conviven perfiles muy diversos.

GRÁFICO 2.3. ESFUERZO INVERSOR MEDIO 2015-2022 (% PIB). CÁDIZ Y COMPARABLES NO ANDALUZAS



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE — Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024.

Es preciso recordar que el esfuerzo inversor combina dos componentes que no van al mismo ritmo. La inversión nominal de Cádiz crece a una TMAA del 3,2%, mientras que el PIB nominal lo hace al 3,6% (de 20.228 a 25.860 millones), por encima del andaluz (3,4%) y del nacional (3,4%). Así, el denominador corre algo más que el numerador, y eso explica que el cociente baje en la segunda mitad del periodo.

No es que la economía gaditana haya tenido una expansión real especialmente vigorosa; es, más bien, que el flujo inversor de la provincia no acompaña la dinámica de precios y volúmenes del agregado.

2.1.4. INVERSIÓN POR ACTIVOS BÁSICOS

La descomposición de la inversión bruta de Cádiz por tipos de activos ayuda a caracterizar el patrón de acumulación según su composición física. La base BBVA-Ivie agrupa los activos en siete categorías: viviendas; otras construcciones (que incluye las infraestructuras); equipo de transporte; maquinaria, equipo y otros activos materiales; activos cultivados; software; y otros activos inmateriales (donde entra la I+D). En 2022, la inversión bruta de Cádiz se concentra en tres activos (viviendas, otras construcciones y maquinaria) que suman el 77,7% del flujo provincial. Frente a los referentes geográficos (Tabla 2.3), el peso de las viviendas (32,4%) queda por debajo del andaluz (34,2%) pero claramente por encima del nacional (29,5%); las otras construcciones se sitúan en línea con ambos, y la maquinaria (21,8%) supera al promedio andaluz (19,0%) y se aproxima al nacional (20,9%), apuntando a un componente industrial-productivo relevante en la estructura inversora.

El equipo de transporte pide una mirada aparte, por el peso logístico-portuario de la provincia y por ser uno de los focos del estudio. Su peso en Cádiz (6,0%) queda por debajo del andaluz y del nacional (7,4%) y, sobre todo, cae 3,7 puntos en el periodo (del 9,7% al 6,0%), un retroceso más marcado que el andaluz (-3,3) pero menor que el nacional (-4,1). Es, como veremos con detalle en los apartados 2.5 y 2.6, una primera señal de moderación inversora en transporte. En sentido contrario, el déficit en activos inmateriales resulta persistente: el software (6,5%) queda muy por debajo del nacional (9,3%), un menor protagonismo de la inversión digital que Cádiz comparte con el conjunto andaluz.

TABLA 2.3. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN NOMINAL POR TIPOS DE ACTIVOS (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015 Y 2022

ACTIVO	CÁDIZ		ANDALUCÍA		ESPAÑA	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
Viviendas	26,9	32,4	24,7	34,2	21,5	29,5
Otras construcciones	29,3	23,5	29,0	23,6	27,1	22,9
Equipo de transporte	9,7	6,0	10,7	7,4	11,5	7,4
Maquinaria, equipo y otros activos	16,8	21,8	18,4	19,0	20,4	20,9
Activos cultivados	0,9	1,0	1,4	1,4	1,0	0,9
Software	6,9	6,5	7,2	6,3	9,7	9,3
Otros activos inmateriales	9,6	8,9	8,6	8,1	8,9	9,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

Los cambios estructurales entre 2015 y 2022 son, en buena medida, compartidos con los referentes: ganan peso las viviendas (+5,5 puntos) y la maquinaria (+5,0), y lo pierden las otras construcciones (-5,8) y el equipo de transporte (-3,7). Responden, así, a tendencias generales del ciclo inversor más que a rasgos propios del territorio gaditano.

La Tabla 2.4 amplía la mirada al panel de provincias comparables. En viviendas, Cádiz queda por encima de la media simple del panel (27,9%), aunque muy lejos de Málaga, la provincia con mayor sesgo residencial del grupo; en el extremo contrario, A Coruña y Pontevedra muestran estructuras más volcadas en activos productivos. En otras construcciones, Cádiz se sitúa por debajo de la media (25,7%) y de A Coruña, Murcia o Bizkaia, algo coherente con su menor esfuerzo inversor en infraestructuras (apartado 2.5). La maquinaria, en cambio, ronda la media del panel (22,5%). El dato que más sorprende es el equipo de transporte: con un 6,0%, Cádiz queda por debajo de la media (7,1%) y solo por delante de Bizkaia (4,0%), un resultado que choca con su peso logístico-portuario y que probablemente tiene que ver con la naturaleza institucional del capital portuario, no siempre captado del todo en los datos de inversión privada provincial, algo que afecta también a Bizkaia, otra provincia con un sistema portuario de gran escala. El déficit digital se confirma, el software se queda muy por debajo de la media del panel, con A Coruña y Pontevedra en el tramo alto. Los otros activos inmateriales, por su parte, la superan (8,3%), lo que sugiere cierto peso de la I+D ligada a los sectores industriales pesados del Campo de Gibraltar.

TABLA 2.4. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN NOMINAL POR TIPOS DE ACTIVOS (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ Y COMPARABLES, 2022

	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	MURCIA	ALICANTE	A CORUÑA	PONTEVEDRA	BIZKAIA
Viviendas	32,4	48,7	32,5	25,5	22,7	17,9	20,8	26,9
Otras construcciones	23,5	16,6	27,2	27,1	26,3	29,3	26,8	26,5
Equipo de transporte	6,0	7,6	6,6	8,5	8,1	6,2	8,6	4,0
Maquinaria, equipo y otros activos	21,8	14,5	18,0	22,6	25,9	27,7	25,5	23,2
Activos cultivados	1,0	0,4	1,1	1,3	0,8	0,6	0,3	0,1
Software	6,5	5,3	6,7	7,7	8,2	10,3	10,1	7,4
Otros activos inmateriales	8,9	7,0	7,9	7,4	8,0	8,0	7,9	11,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

En conjunto, la composición por activos refleja una estructura de acumulación con sesgo material y residencial, con menor peso relativo de los activos digitales que las provincias del litoral atlántico norte y una dotación de maquinaria industrial similar a la media del panel.

2.1.5. INVERSIÓN POR RAMAS DE ACTIVIDAD

La distribución de la inversión bruta por ramas de actividad permite ver qué sectores absorben el flujo inversor y, por tanto, dónde se acumula el capital. La base BBVA-Ivie clasifica la inversión por usuario en diez ramas principales, con desgloses específicos para los subsectores de energía (dentro de la industria) y de transporte (dentro de comercio, transporte y hostelería), especialmente relevantes para el objeto del estudio.

En 2022, la rama que más inversión absorbe en Cádiz es la de actividades inmobiliarias (33,9% del flujo provincial), seguida de comercio, transporte y hostelería (17,4%, con el transporte aportando 6,5 puntos) y de administración pública, sanidad y educación (16,6%, por encima del andaluz –10,8%– y del nacional –9,9%–), como muestra la Tabla 2.5. La industria absorbe el 10,8%, repartido entre energía (1,6%) y manufacturas (9,2%). De la comparación con Andalucía y España emergen tres contrastes: el peso de la inversión industrial gaditana queda por debajo del andaluz (15,5%) y del nacional (18,6%), pese a la presencia de actividades industriales tanto en el Campo de Gibraltar como en la Bahía de Cádiz, donde operan empresas como Navantia, Dragados Offshore y Airbus; el de la administración pública, sanidad y educación

supera con holgura al andaluz y al nacional; y el inmobiliario queda por debajo del andaluz (36,9%) pero por encima del nacional (31,2%), lo que confirma hasta qué punto el ciclo inmobiliario es un componente estructural de la inversión andaluza.

TABLA 2.5. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN NOMINAL POR RAMAS DE ACTIVIDAD (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015 Y 2022

RAMA	CÁDIZ		ANDALUCÍA		ESPAÑA	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
1. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	3,2	3,5	3,3	3,3	2,1	1,9
2. Industria	11,3	10,8	17,8	15,5	20,9	18,6
2.1. Energía	2,5	1,6	9,8	7,3	8,8	5,4
2.2. Manufacturas	8,9	9,2	8,0	8,2	12,1	13,2
3. Construcción	4,0	3,3	5,0	3,6	4,1	4,1
4. Comercio, transporte y hostelería	22,4	17,4	20,5	15,7	18,5	13,3
4.2. Transporte	13,8	6,5	11,3	4,7	9,4	4,9
5. Información y comunicaciones	3,0	1,9	2,7	1,0	7,8	4,7
6. Actividades financieras y de seguros	2,0	1,7	2,8	2,4	2,4	2,1
7. Actividades inmobiliarias	24,6	33,9	19,8	36,9	17,3	31,2
8. Actividades profesionales	5,8	5,3	6,1	5,4	7,9	8,4
9. AAPP, sanidad y educación públicas	14,7	16,6	13,8	10,8	11,3	9,9
10. Otros servicios	9,0	5,7	8,3	5,3	7,6	5,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

El subsector energía (piedra angular del estudio por la concentración del Campo de Gibraltar) exige cautela en su análisis. En 2022 su peso en la inversión bruta gaditana (1,6%) queda muy por debajo del andaluz (7,3%) y del nacional (5,4%), y la inversión nominal cae de 80 a 64 millones entre 2015 y 2022 (-20% nominal, aún más al descontar precios). En esa caída pesan dos efectos. El avance del peso inmobiliario (+9,3 puntos) reduce de forma mecánica el peso relativo del resto de ramas, sin que ello implique retroceso absoluto; y los datos territorializados pueden estar distorsionados por el efecto sede de las grandes empresas multilocalizadas –operadores eléctricos, gasistas o refineros con activos físicos en Cádiz, pero matriz en otras provincias–-. Aun así, la caída gaditana es la mayor del trío de referencias (España -13%, Andalucía -4%), y no deja de llamar la atención en una provincia que concentra buena parte de la capacidad energética instalada del país. Esa distancia entre la dotación ya instalada y el flujo nuevo, junto con las posibles distorsiones del efecto sede, reaparece en el diagnóstico de los apartados siguientes.

El transporte cae de forma todavía más llamativa, su peso baja del 13,8% del flujo provincial en 2015 al 6,5% en 2022, hasta situar a Cádiz cerca del nivel nacional y andaluz; en términos absolutos, la inversión nominal cae de 450 a 266 millones (-41%), un retroceso que va más allá del mero efecto del avance inmobiliario. Tres factores convergen aquí. La caída es compartida por los referentes –España -26%, Andalucía -46%–, lo que apunta a un componente sectorial común ligado al cierre del ciclo de grandes infraestructuras estatales posterior a 2007-2013. Además, la cifra provincial puede estar afectada por el efecto sede de los grandes operadores estatales (Adif, Aena, Renfe Mercancías, autoridades portuarias), cuyas inversiones físicas en Cádiz no siempre se computan íntegramente en la provincia. Y todo ello convive con un tráfico portuario y logístico al alza, especialmente visible en la Bahía de Algeciras. Así, el debilitamiento del flujo inversor en transporte se explica en parte por efectos sectoriales y de territorialización contable.

En la comparación 2015-2022, el cambio estructural más relevante en Cádiz, compartido con los referentes geográficos, es la ganancia de 9,3 puntos del peso de las actividades inmobiliarias, un incremento que reduce de forma mecánica el peso del resto de ramas, sin implicar retroceso absoluto, salvo en transporte y energía. La economía inversora gaditana se ordena, así, en torno a un perfil dual: inmobiliarias y sector público por un lado, y los cuellos de botella en la base industrial-energética y en lo logístico-portuario por otro.

La Tabla 2.6 amplía el análisis al panel de provincias comparables y confirma tres rasgos del flujo inversor gaditano.

- El primero es una base industrial reducida: su peso (10,8%) queda muy por debajo de la media del panel (21,5%) y solo supera al de Málaga; Alicante, A Coruña, Sevilla, Bizkaia, Murcia y Pontevedra presentan un peso industrial que ronda el doble del gaditano, cuando no más. Dentro de la industria, el subsector energía (1,6%) contrasta con la media del panel (7,0%), con Sevilla y A Coruña muy por encima.
- El segundo rasgo apunta en sentido contrario: el transporte (6,5%) supera la media del panel (4,8%) y es el más elevado del conjunto; aunque la inversión en transporte ha caído en términos absolutos y relativos desde 2015, su peso en 2022 sigue siendo el mayor del panel, lo que confirma el carácter estructurante de la actividad logístico-portuaria.
- El tercero es el peso elevado de la administración pública, sanidad y educación, solo por detrás de A Coruña y Pontevedra y muy por encima de Sevilla o Málaga. Sumado a un peso inmobiliario superior a la media del panel (27,4%) aunque inferior al de Málaga y Sevilla, el cuadro confirma el carácter dual de la economía inversora gaditana: un componente residencial significativo y un sector público destacado conviven con una base industrial moderada y unos servicios privados no inmobiliarios poco protagonistas.

TABLA 2.6. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN NOMINAL POR RAMAS DE ACTIVIDAD (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ Y PROVINCIAS COMPARABLES, 2022

RAMA	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	MURCIA	ALICANTE	A CORUÑA	PONTEVEDRA	BIZKAIA
1. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	3,5	1,1	2,3	2,8	1,7	2,7	2,4	0,4
2. Industria	10,8	4,8	25,4	22,8	27,4	25,4	20,0	24,8
2.1. Energía	1,6	1,3	17,9	5,4	4,9	9,3	3,3	7,2
2.2. Manufacturas	9,2	3,5	7,5	17,4	22,6	16,1	16,7	17,6
3. Construcción	3,3	1,5	4,8	9,6	3,3	7,6	6,6	7,7
4. Comercio, transporte y hostelería	17,4	16,3	10,7	13,6	19,3	13,9	19,5	11,5
4.2. Transporte	6,5	4,5	3,1	6,3	3,6	4,3	5,7	5,8
5. Información y comunicaciones	1,9	0,9	0,6	1,9	1,3	3,6	4,4	0,5
6. Actividades financieras y de seguros	1,7	3,4	1,5	1,8	1,3	2,7	2,4	2
7. Actividades inmobiliarias	33,9	52,1	36,2	23,5	19,1	15,7	16,6	28,4
8. Actividades profesionales	5,3	6,1	5,9	5,9	7,6	5,9	6,2	9
9. AAPP, sanidad y educación públicas	16,6	8,2	7,9	9,2	12,8	18,1	16,7	11,4
10. Otros servicios	5,7	5,6	4,8	8,9	6,2	4,6	5,4	4,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026)

Con estos rasgos como punto de partida, se abordará el análisis de las infraestructuras públicas en los apartados 2.5 y 2.6.

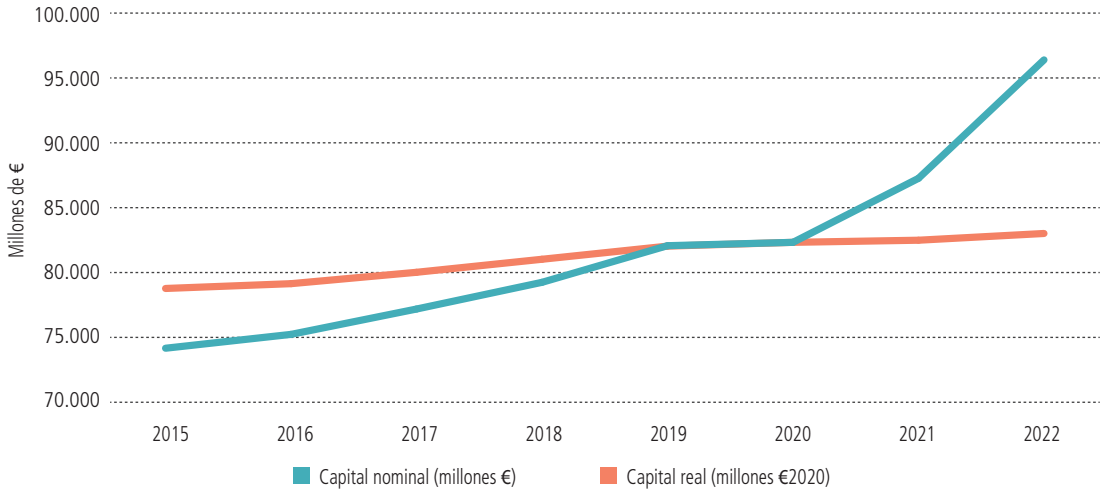
2.2. El stock de capital en Cádiz, 2015-2022

Pasamos del flujo al fondo. El apartado 2.2 examina el stock de capital neto ("capital riqueza") acumulado en Cádiz entre 2015 y 2022. A diferencia del flujo anual del apartado 2.1, el stock mide el valor de los activos productivos y residenciales existentes en un momento dado, una vez descontada la depreciación; ofrece, por tanto, una visión estructural que complementa la dinámica inversora y permite situar la posición relativa de la provincia en riqueza acumulada e intensidad de capital. Lo recorremos en cuatro pasos: evolución nominal y real, dotación por habitante, composición por activos y composición por ramas.

2.2.1. CAPITAL NETO: EVOLUCIÓN NOMINAL Y REAL

El Gráfico 2.4 presenta el capital neto de Cádiz en valoración nominal y real. El stock pasa de 74.016 millones de euros en 2015 a 96.402 en 2022, una TMAA nominal del 3,8%. En términos reales, el avance se reduce al 0,8% (de 78.655 a 82.925 millones de euros constantes): más del 80% del crecimiento nominal procede del repunte de los precios de los activos, especialmente acusado desde 2021. La diferencia entre ambas tasas –3,1 puntos– es el deflactor implícito del stock, mayor que el del flujo bruto (2,6 puntos) por el peso dominante de la vivienda y las construcciones en el capital acumulado.

GRÁFICO 2.4. CAPITAL NOMINAL Y REAL EN CÁDIZ (MILLONES €), 2015-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

La serie nominal crece de forma sostenida durante todo el periodo, sin los retrocesos que la pandemia dejó en el flujo; el stock, magnitud acumulada, apenas acusa las oscilaciones de un año. En términos reales la imagen es otra: entre 2019 y 2022 el stock casi se estanca, porque la moderación inversora y la depreciación del capital ya instalado tiran a la vez en sentido contrario.

La comparación con los referentes (Tabla 2.7) confirma una brecha en el ritmo de acumulación, Cádiz crece unos 0,5 puntos por debajo del agregado nacional en términos nominales. Dentro del panel, solo Alicante y Pontevedra avanzan más despacio; A Coruña iguala su tasa, y Murcia, Bizkaia, Málaga y Sevilla la superan. En términos reales, Cádiz queda de nuevo entre las de menor crecimiento, con esos mismos 0,5 puntos de distancia frente a España; no es una diferencia menor, porque indica que la acumulación en volumen está siendo más lenta.

TABLA 2.7. TMAA NOMINAL, REAL Y DE PRECIOS DEL CAPITAL (%). CÁDIZ, ANDALUCÍA, ESPAÑA Y COMPARABLES, 2015-2022

TERRITORIO	TMAA NOMINAL	TMAA REAL	TMAA PRECIOS
Cádiz	3,8	0,8	3,1
Andalucía	4,0	0,9	3,1
España	4,4	1,3	3,1
Málaga	4,3	1,1	3,2
Sevilla	4,4	1,3	3,1
Murcia	4,2	1,1	3,1
Alicante	3,7	0,5	3,2
A Coruña	3,8	0,8	3,0
Pontevedra	3,3	0,3	3,1
Bizkaia	4,2	1,2	3,0

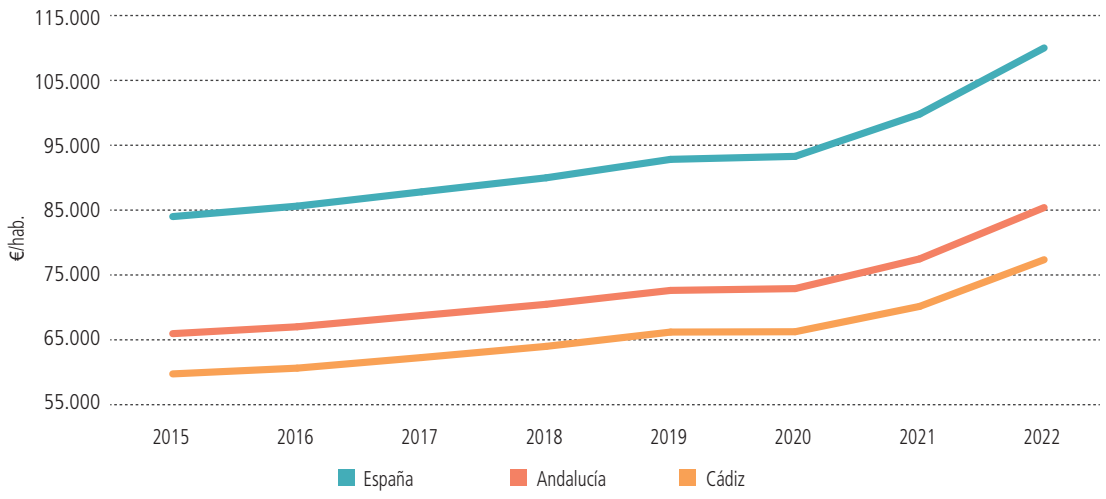
Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

El componente de precios es prácticamente común: todos los territorios rondan el 3,1% anual, de modo que casi toda la diferencia en TMAA nominal pasa directa a la lectura real.

2.2.2. CAPITAL POR HABITANTE

El capital por habitante es uno de los indicadores más usados para aproximar la riqueza productiva relativa de un territorio. El Gráfico 2.5 recoge su evolución en Cádiz, Andalucía y España. Cádiz pasa de 59.479 euros por habitante en 2015 a 76.955 en 2022. En valor absoluto la distancia se acorta, pero la brecha de fondo sigue ahí, en 2022 la dotación gaditana equivale al 70,4% de la media nacional (109.366 €/hab.) y al 90,6% de la andaluza (84.933 €/hab.).

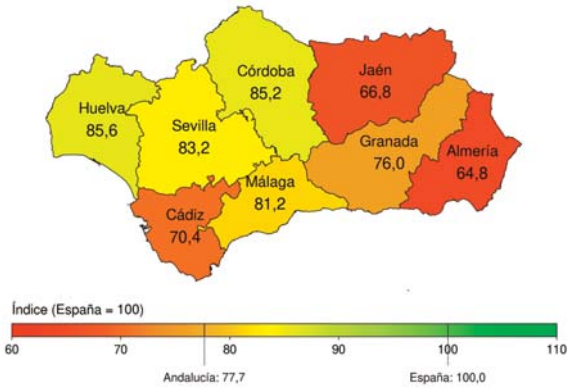
GRÁFICO 2.5. CAPITAL NOMINAL POR HABITANTE. CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA (€/HAB.), 2015-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Cifras de población.

El Mapa 2.2 traslada esa dotación al conjunto andaluz en 2022, en índice base España = 100. El resultado no admite excepciones: las ocho provincias quedan por debajo de la media nacional, en una banda que va del 64,8% de Almería al 85,6% de Huelva. Es el déficit de acumulación que arrastra toda la comunidad.

MAPA 2.2. CAPITAL PER CÁPITA (ESPAÑA=100). PROVINCIAS ANDALUZAS, 2022

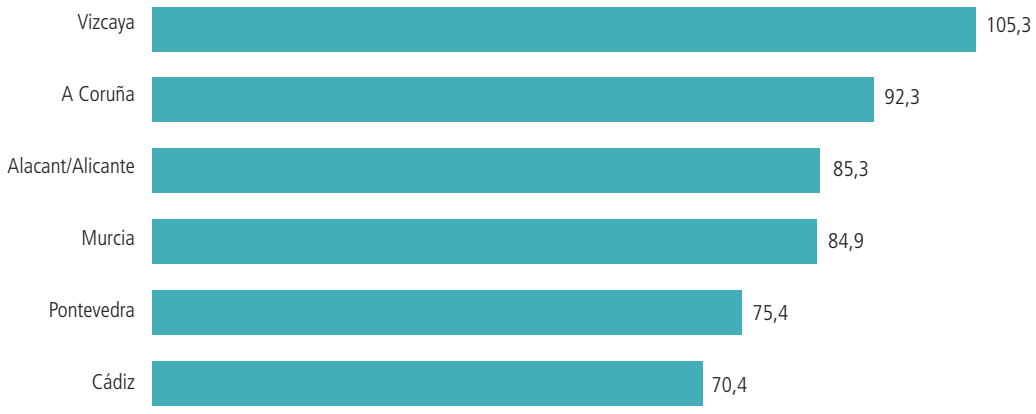


Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Cifras de población.

En el ranking andaluz encabeza Huelva (85,6), por delante de Córdoba (85,2) y Sevilla (83,2); en el tramo bajo se sitúan Cádiz (70,4), Jaén (66,8) y Almería (64,8). Cádiz ocupa el sexto lugar, 15,2 puntos por debajo del líder regional y apenas 5,6 por encima de Almería. Hay que matizar, eso sí, que el indicador depende del denominador poblacional: Huelva o Córdoba, menos densas, registran dotaciones per cápita altas más por repartir el capital entre menos habitantes que por acumular más. La densidad gaditana –con el litoral metropolitano de la Bahía de Cádiz y el Campo de Gibraltar– nos matiza esa lectura relativa, aunque no le resta valor descriptivo.

El Gráfico 2.6 sitúa a Cádiz en el panel no andaluz, en el último puesto de las seis provincias (índice 70,4), por detrás de Bizkaia (105,3), A Coruña (92,3), Alicante (85,3), Murcia (84,9) y Pontevedra (75,4). Solo Bizkaia supera la media nacional. Cádiz queda a 18,2 puntos de la media del grupo (88,6), de modo que su rezago no es algo exclusivamente andaluz: lo comparte con buena parte de las provincias mediterráneo-atlánticas de perfil parecido.

GRÁFICO 2.6. CAPITAL PER CÁPITA (ESPAÑA=100). CÁDIZ Y COMPARABLES NO ANDALUZAS, 2022



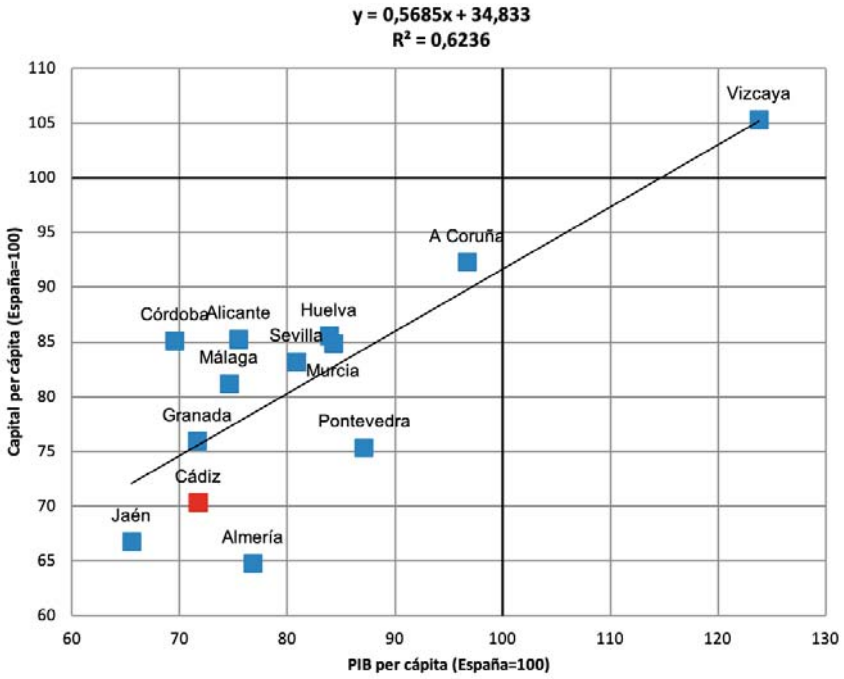
Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Cifras de población.

Los dos rankings coinciden, Cádiz acumula menos capital por habitante que casi todos sus referentes. Y ese rasgo, según se verá a continuación, tiene mucho que ver con el analizado mercado de trabajo provincial.

El Gráfico 2.7 cruza el PIB per cápita con la dotación de capital per cápita en 2022, para las ocho provincias andaluzas y las cinco comparables no andaluzas, ambos en índice base España = 100.

Solo Bizkaia (123,7 / 105,3) supera el referente nacional en los dos ejes; el resto se queda por debajo, en el rezago que comparten el sur y el noroeste peninsular. La rezagada más cercana a la media es A Coruña (96,7 / 92,3); en el extremo bajo aparecen Jaén (65,5 / 66,8), Almería (76,7 / 64,8) y la propia Cádiz (71,7 / 70,4). La correlación entre ambos indicadores es positiva y apreciable ($R^2 = 0,62$): la renta per cápita explica algo más del 60% de la variación en la dotación de capital. Aun así, algunas provincias tienen más capital del esperable por su renta (Córdoba, Alicante, Málaga) y otras menos (Almería, Pontevedra y Cádiz).

GRÁFICO 2.7. RELACIÓN PIB PER CÁPITA / CAPITAL PER CÁPITA. PROVINCIAS ANDALUZAS Y COMPARABLES, 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024 y Cifras de población

El cociente entre ambas variables mide la productividad del capital (Y/K): los céntimos de PIB que rinde cada euro de capital instalado. La primera columna de la Tabla 2.8 lo cifra para Cádiz en 101,9 (España = 100), de modo que el capital gaditano se emplea con una eficiencia algo superior a la media nacional (26,8 céntimos por euro frente a 26,3). Descartada la eficiencia, la menor dotación per cápita entendemos que solo puede deberse a dos factores: una menor dotación por trabajador o la tasa de empleo. Para separarlos recurrimos a una identidad contable base. Llamando Y al PIB nominal, K al stock de capital, L a los ocupados y P a la población:

$$K / P = (K / L) \times (L / P)$$

esto es, capital por habitante = capital por trabajador × tasa de empleo.

La Tabla 2.8 presenta los dos componentes –junto con la productividad ya comentada– para Cádiz, las seis comparables y los agregados andaluz y nacional, en índice base España = 100. El resultado es nítido. La dotación por trabajador (K/L) de Cádiz alcanza el índice 93,6, apenas 6,4 puntos por debajo de la media nacional, por encima del promedio andaluz (91,1) y de comparables como Murcia (87,4) o Pontevedra (80,4). La tasa de empleo (L/P), en cambio, se hunde hasta 75,2, casi 25 puntos por debajo del nivel nacional y muy lejos del resto del panel, situado entre 87 y 101.

TABLA 2.8. DESCOMPOSICIÓN DEL CAPITAL POR HABITANTE (ESPAÑA = 100). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y COMPARABLES, 2022

TERRITORIO	Y / K	K / P	K / L	L / P
Cádiz	101,9	70,4	93,6	75,2
Andalucía	96,6	77,7	91,1	85,1
España	100,0	100,0	100,0	100,0
Málaga	92,0	81,2	90,9	89,2
Sevilla	97,3	83,2	93,9	88,5
Murcia	99,2	84,9	87,4	97,0
Alacant/Alicante	88,6	85,3	97,7	87,4
A Coruña	104,9	92,3	95,6	96,6
Pontevedra	115,6	75,4	80,4	93,8
Vizcaya	117,5	105,3	104,4	100,9

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024 (PIB y empleo total) y Cifras de población. Empleo total medido en puestos de trabajo equivalentes, según la CRE-RE2024.

La brecha gaditana en capital por habitante –29,6 puntos respecto a España– no nace, por tanto, de un tejido productivo menos intensivo en capital, sino, sobre todo, de la baja tasa de empleo. Lo singular de Cádiz no es el capital instalado en cada puesto de trabajo, sino que ese capital se reparte entre una población ocupada proporcionalmente menor. El contraste con Bizkaia lo ilustra, con una dotación por trabajador apenas diez puntos superior (104,4 frente a 93,6) pero una tasa de empleo que iguala el referente nacional (100,9 frente a 75,2), Bizkaia supera la media española en dotación per cápita (105,3). El diagnóstico coincide con la literatura sobre el mercado de trabajo provincial, que sitúa entre las raíces del paro gaditano la crisis del naval, la menor cualificación relativa de la fuerza laboral y la débil creación de empleo en los servicios (Domínguez y Pérez, 2004). Las brechas per cápita de todo el apartado deben leerse, pues, a la luz de ese factor demográfico-laboral, sin perjuicio de los desequilibrios por activo y rama que vienen a continuación.

2.3. Capital por tipos de activos básicos

La descomposición del stock por tipos de activo permite ver qué componentes concentran la dotación acumulada. La base BBVA-Ivie emplea las mismas siete categorías que en el flujo. En 2022, el stock gaditano se concentra abrumadoramente en dos activos: viviendas (54,4%) y otras construcciones (35,7%), como muestra la Tabla 2.9.

TABLA 2.9. DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL NOMINAL POR TIPOS DE ACTIVOS (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015 Y 2022

ACTIVO	CÁDIZ		ANDALUCÍA		ESPAÑA	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
Viviendas	50,2	54,4	52,0	56,0	49,8	52,7
Otras construcciones	38,9	35,7	37,1	34,1	37,6	35,0
Equipo de transporte	2,2	2,0	2,1	1,9	2,5	2,3
Maquinaria, equipo y otros activos	5,8	5,3	6,0	5,3	6,7	6,5
Activos cultivados	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Software	0,9	0,8	0,9	0,8	1,2	1,2
Otros activos inmateriales	1,9	1,7	1,7	1,6	2,1	2,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

Ambos componentes reúnen el 90,1% de la riqueza productiva provincial, una concentración muy superior a la del flujo, donde esos mismos activos suman el 55,9%. La razón es la durabilidad: viviendas y construcciones se deprecian despacio y acumulan un stock proporcionalmente mayor que su peso en la inversión anual; el equipo de transporte (2,0%) y la maquinaria (5,3%), que se deprecian rápido, pesan mucho menos en el stock que en el flujo (6,0% y 21,8%).

La comparación con Andalucía y España deja un perfil propio. Las viviendas gaditanas (54,4%) superan el peso nacional (52,7%) aunque no el andaluz (56,0%); las otras construcciones (35,7%) quedan en línea con el nacional (35,0%) y algo por encima del andaluz (34,1%), de modo que el stock provincial es marcadamente residencial. Los activos productivos –maquinaria y equipo de transporte– suman el 7,3%, similar al andaluz (7,2%) pero por debajo del nacional (8,8%); los inmateriales (2,5%) confirman el déficit relativo en activos digitales también en el stock. Entre 2015 y 2022 las viviendas ganan 4,2 puntos en Cádiz (del 50,2% al 54,4%) y ceden las otras construcciones (-3,2) y, en menor medida, inmateriales y maquinaria; una evolución paralela a la de Andalucía y España, marcada por el ciclo inmobiliario del tramo final y coherente con la trayectoria del flujo.

La Tabla 2.10 lleva el análisis al panel. El peso de las viviendas en Cádiz (54,4%) solo lo superan Málaga (65,3%) y Alicante (64,4%) –dos provincias de marcado perfil turístico-residencial– y queda muy por encima de A Coruña (43,1%), Bizkaia (46,9%) o Pontevedra (47,8%), provincias atlánticas de tejido más diversificado.

TABLA 2.10. DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL NOMINAL POR TIPOS DE ACTIVOS (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ Y PROVINCIAS COMPARABLES, 2022

ACTIVO	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	MURCIA	ALICANTE	A CORUÑA	PONTEVEDRA	BIZKAIA
Viviendas	54,4	65,3	51,2	50,8	64,4	43,1	47,8	46,9
Otras construcciones	35,7	27,4	37,2	36,5	26,7	42,9	40,8	40,2
Equipo de transporte	2,0	1,9	1,7	2,4	1,8	2,0	2,1	1,9
Maquinaria, equipo y otros activos	5,3	3,4	7,0	7,4	5,0	8,6	6,6	7,1
Activos cultivados	0,2	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,0
Software	0,8	0,6	0,9	1,0	0,8	1,4	1,1	1,1
Otros activos inmateriales	1,7	1,3	1,8	1,6	1,2	1,8	1,6	2,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

En otras construcciones, Cádiz (35,7%) baja de la media del panel comparable (37,4% si se excluye Málaga) y de provincias como A Coruña, Pontevedra o Bizkaia; el dato confirma lo visto en la inversión: menos peso relativo de las infraestructuras y construcciones no residenciales en el stock. La maquinaria gaditana, en el 5,3%, queda claramente por debajo de la media comparable (7,0% sin Málaga), reflejo de una base industrial moderada también en términos de stock.

2.4. Capital por ramas de actividad

La distribución del stock por ramas señala qué sectores concentran la dotación acumulada. La base BBVA-Ivie usa las mismas diez ramas del flujo, con desgloses de energía y transporte. En 2022, la rama que más stock reúne en Cádiz es, con diferencia, actividades inmobiliarias (49,7% del total provincial), lo que vuelve a subrayar el carácter residencial del capital (Tabla 2.11).

Le siguen la administración pública, sanidad y educación (12,9%) y comercio, transporte y hostelería (10,5%), donde el transporte aporta 5,4 puntos. La construcción pesa un 9,1%, muy por encima de su 3,3% en el flujo: son activos que se acumulan y duran, y eso engorda su peso en el stock. La industria reúne el 7,4%, repartido entre energía (1,3%) y manufacturas (6,1%).

TABLA 2.11. DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL NOMINAL POR RAMAS DE ACTIVIDAD (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015 Y 2022

RAMA	CÁDIZ		ANDALUCÍA		ESPAÑA	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
1. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	2,2	2,0	2,2	2,1	1,5	1,4
2. Industria	7,6	7,4	9,0	9,0	11,1	11,3
2.1. Energía	1,5	1,3	5,0	4,7	5,2	4,6
2.2. Manufacturas	6,1	6,1	4,0	4,3	5,9	6,7
3. Construcción	9,7	9,1	10,1	9,6	9,7	9,3
4. Comercio, transporte y hostelería	10,8	10,5	9,3	9,1	10,2	9,6
4.2. Transporte	5,9	5,4	4,5	3,9	4,9	4,4
5. Información y comunicaciones	2,0	1,6	1,6	1,2	2,4	2,2
6. Actividades financieras y de seguros	1,1	0,9	1,3	1,1	1,6	1,3
7. Actividades inmobiliarias	45,6	49,7	47,1	50,9	45,2	48,0
8. Actividades profesionales	1,9	1,7	1,9	1,7	2,1	2,4
9. AAPP, sanidad y educación públicas	14,5	12,9	13,2	11,4	11,6	10,2
10. Otros servicios	4,8	4,3	4,3	3,9	4,6	4,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

La comparación con Andalucía y España deja tres rasgos.

- El primero: la industria gaditana queda por debajo del andaluz (9,0%) y del nacional (11,3%), con un diferencial menor que en el flujo. Dentro de ella, la energía (1,3%) también queda por debajo de los referentes (4,7% andaluz, 4,6% nacional), pero la distancia se estrecha mucho respecto al flujo, lo que sugiere que el desfase del apartado 2.1 se concentra en la inversión nueva y no en el stock acumulado, vinculado al complejo refinero-petroquímico ya instalado.

- El segundo: el transporte (5,4%) supera con holgura al andaluz (3,9%) y al nacional (4,4%), y confirma el carácter estructurante de la actividad logístico-portuaria desde el capital acumulado; aunque el flujo en transporte ha caído con fuerza, el stock sigue reflejando el peso histórico del sistema portuario gaditano.

- El tercero: la administración pública, sanidad y educación (12,9%) se sitúa por encima del andaluz (11,4%) y del nacional (10,2%), aunque con una diferencia menor que en el flujo. El stock acumulado matiza, pues, la intensidad del dato inversor –la distancia con los referentes se reduce–, pero no invierte el signo: el peso del sector público gaditano sigue por encima del promedio.

La Tabla 2.12 lleva el cuadro al panel. El peso elevadísimo de actividades inmobiliarias en Cádiz (49,7%) supera la media del panel (47,1%) y solo lo dejan atrás Málaga (61,5%) y Alicante (58,7%), otra vez el sello residencial. En industria ocurre lo contrario, ya que Cádiz se queda muy por debajo del resto del panel –Bizkaia, Sevilla, A Coruña, Murcia y Pontevedra–, con la única excepción de Málaga; Bizkaia, con un 17,4% del stock industrial, encabeza el grupo, con un perfil productivo en las antípodas del gaditano. El subsector energía

pide una nota aparte: el 1,3% de Cádiz contrasta con el 12,0% de Sevilla y el 9,8% de A Coruña, provincias con grandes complejos energéticos.

TABLA 2.12. DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL NOMINAL POR RAMAS DE ACTIVIDAD (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ Y PROVINCIAS COMPARABLES, 2022

RAMA	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	MURCIA	ALICANTE	A CORUÑA	PONTEVEDRA	BIZKAIA
1. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	2,0	0,7	1,8	2,4	1,1	1,8	1,5	0,5
2. Industria	7,4	3,1	16,5	12,5	8,7	16,5	11,6	17,4
2.1. Energía	1,3	1,2	12,0	4,5	3,6	9,8	2,8	5,6
2.2. Manufacturas	6,1	2,0	4,5	8,0	5,1	6,8	8,8	11,8
3. Construcción	9,1	7,2	11,5	13,8	8,8	10,3	10,1	12
4. Comercio, transporte y hostelería	10,5	10,8	6,8	8,2	8,9	9,8	11,3	9,7
4.2. Transporte	5,4	5,5	2,5	2,9	3,4	4,8	5,5	5,2
5. Información y comunicaciones	1,6	1,1	1,3	1,0	0,9	2,0	1,8	1,5
6. Actividades financieras y de seguros	0,9	1,1	0,8	1,0	0,9	1,5	1,1	1,3
7. Actividades inmobiliarias	49,7	61,5	45,8	44,0	58,7	36,9	41,8	41
8. Actividades profesionales	1,7	1,6	2,3	2,1	1,5	2,1	2,1	2,2
9. AAPP, sanidad y educación públicas	12,9	9,2	9,1	9,8	7,7	14,6	13,8	11,5
10. Otros servicios	4,3	3,7	4,1	5,2	2,9	4,5	4,9	2,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

La metodología BBVA-Ivie territorializa flujo y stock por la localización física del activo siempre que los datos de origen lo permiten; las limitaciones del efecto sede pesan más en el flujo de cada año que en el stock acumulado, donde la incidencia se diluye en el promedio histórico. El peso reducido de la energía en Cádiz no es, por tanto, plenamente atribuible al efecto sede, refleja en buena medida la composición real del stock provincial. El dato contrasta con la presencia del complejo refinero-petroquímico de San Roque y sugiere que la singularidad gaditana en el subsector se concentra más en el flujo reciente, donde el efecto sede sí pesa, que en el stock. El transporte (5,4%), en cambio, supera la media del panel (4,3%) y solo lo igualan Málaga y Pontevedra (5,5%), con Bizkaia (5,2%) muy cerca, el stock mantiene aquí una posición destacada, aunque esto es reflejo del peso histórico de las infraestructuras portuarias y logísticas en el tejido productivo.

El stock de capital de Cádiz en 2015-2022 ofrece, así, una imagen estructural que complementa la dinámica inversora del apartado 2.1. La provincia acumula un stock que crece a un ritmo nominal y real claramente inferior al de los referentes, con una dotación per cápita por debajo de la media nacional, brecha que, como hemos visto, refleja sobre todo la baja tasa de empleo, y una ratio capital/PIB próxima al promedio. Su composición combina una fuerte concentración residencial, una base industrial moderada, un transporte de mayor peso pese a la moderación inversora reciente, un sector público algo por encima de los referentes y unos activos energéticos y digitales reducidos. Con este punto de partida entramos en el análisis, en los apartados 2.5 y 2.6, de las infraestructuras públicas.

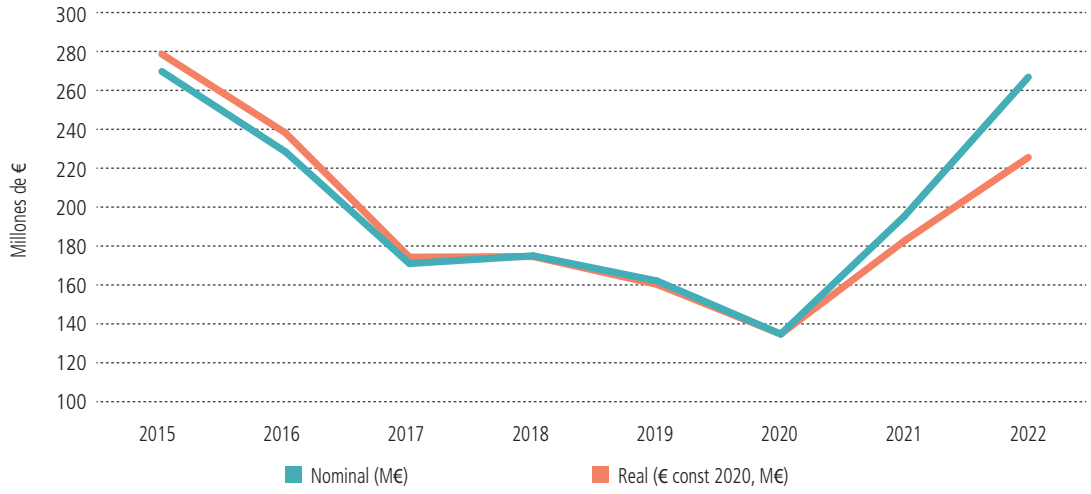
2.5. Inversión en infraestructuras públicas en Cádiz, 2015-2022

El apartado 2.5 se centra en la inversión en infraestructuras públicas, el subconjunto de "otras construcciones" destinado a servicios colectivos –viarios, ferroviarios, portuarios, aeroportuarios, hidráulicos y urbanos de las corporaciones locales–. En realidad, es esta la dotación más cercana a uno de los principales objetos de este estudio, el transporte y la energía. Replicamos el esquema del apartado 2.1 en tres bloques, evolución nominal y real, esfuerzo inversor y composición por tipos.

2.5.1. EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN BRUTA EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS

El Gráfico 2.8 presenta la inversión bruta en infraestructuras públicas de Cádiz, nominal y real. La serie nominal se mueve entre los 135 millones de euros del mínimo de 2020 y los 270 del inicio y el final del periodo, con un perfil descendente entre 2015 y 2020, el grueso de la caída se da ya en 2015-2017, y una recuperación parcial en 2021-2022. En 2022 alcanza 266,9 millones, apenas por debajo de los 269,8 de partida; con una TMAA nominal del -0,2%, la serie prácticamente no se mueve. En términos reales el balance es peor; descontados los precios, la inversión baja de 278,7 a 225,7 millones de euros constantes de 2020, un -19,0% acumulado y una TMAA real del -3,0%. Esos 2,9 puntos de diferencia entre una y otra tasa recogen el deflactor de la inversión en construcciones, intenso desde 2021.

GRÁFICO 2.8. INVERSIÓN NOMINAL Y REAL EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS EN CÁDIZ (MILLONES €), 2015-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

El cuasi-estancamiento nominal esconde, por tanto, una descapitalización real: la cifra nominal vuelve a niveles próximos a los de partida, pero sin restablecer el nivel real previo.

La Tabla 2.13 resume las TMAA nominal, real y de precios de Cádiz, los referentes y el panel. La caída real gaditana es menor que la andaluza, pero supera con claridad la nacional, lo que sitúa a la provincia entre ambos referentes.

En el panel, la heterogeneidad es notable: Murcia, un caso atípico de fuerte expansión, y Alicante encabezan, mientras Pontevedra y A Coruña registran la mayor descapitalización del periodo. Cádiz queda en una posición intermedia, por detrás de Sevilla y Bizkaia, ambas con caídas reales moderadas, en torno al -2% anual, y por delante de Málaga. El componente de precios es idéntico en todos los territorios (2,9% anual) por una decisión metodológica de BBVA-Ivie, que aplica un único deflactor; las diferencias en la TMAA real responden,

pues, a las cantidades nominales invertidas, no a una inflación distinta por provincia. Tampoco hay patrón geográfico: conviven dinámicas expansivas y regresivas sin que la condición litoral o el tamaño poblacional basten para explicarlas.

TABLA 2.13. TMAA NOMINAL, REAL Y DE PRECIOS DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS (%). CÁDIZ, ANDALUCÍA, ESPAÑA Y COMPARABLES, 2015-2022

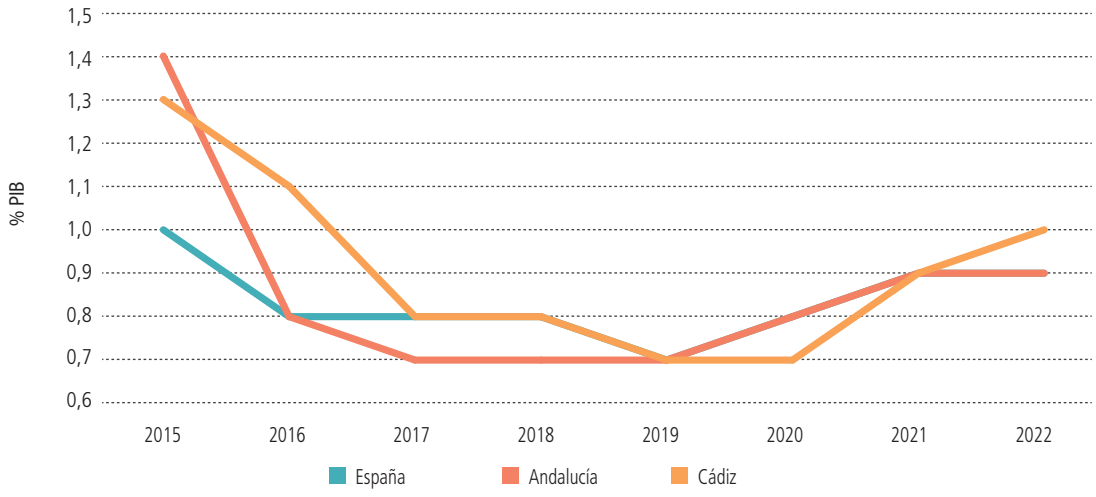
TERRITORIO	TMAA NOMINAL	TMAA REAL	TMAA PRECIOS
Cádiz	-0,2	-3,0	2,9
Andalucía	-3,2	-5,9	2,9
España	0,9	-2,0	2,9
Málaga	-1,9	-4,7	2,9
Sevilla	1,0	-1,8	2,9
Murcia	8,0	5,0	2,9
Alicante	5,6	2,7	2,9
A Coruña	-4,7	-7,4	2,9
Pontevedra	-5,2	-7,8	2,9
Bizkaia	0,7	-2,1	2,9

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026)

2.5.2. ESFUERZO INVERSOR EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS

El esfuerzo inversor en infraestructuras, cociente entre la inversión de este capítulo y el PIB nominal, mide la intensidad inversora relativa en servicios colectivos, descontado el tamaño económico. El Gráfico 2.9 muestra su evolución en Cádiz, Andalucía y España.

GRÁFICO 2.9. ESFUERZO INVERSOR EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS (% PIB). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015-2022



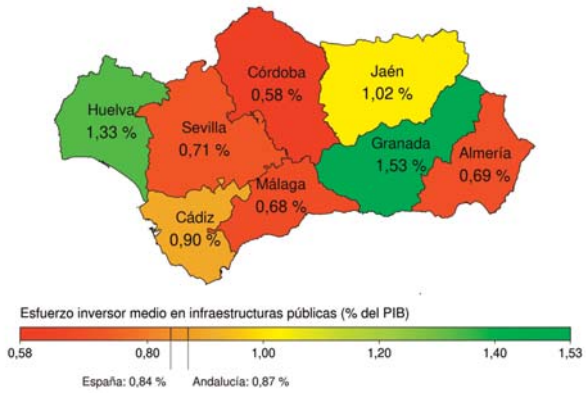
Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024.

Cádiz arranca el periodo con un esfuerzo del 1,3% del PIB, algo por debajo del andaluz pero muy por encima del nacional. Después cae de forma sostenida hasta el mínimo del 0,7% en 2020 –el año de la pandemia– y se recupera hasta el 1,0% en 2022. El mínimo pre-pandémico, muy próximo, está en 2019 (0,69%).

El esfuerzo medio del periodo deja a Cádiz en el 0,90% del PIB, ligeramente por encima de Andalucía (0,87%) y España (0,84%). Este dato matizaría algo el diagnóstico del apartado 2.1, donde el esfuerzo agregado quedaba 3,1 puntos por debajo del promedio nacional: en el componente específico de infraestructuras, Cádiz supera levemente a ambos referentes, aunque con un margen muy modesto. En cualquier caso, la trayectoria dice más que el nivel ya que el esfuerzo pierde 30 puntos básicos entre 2015 y 2022, concentrados en 2016-2019, en línea con un debilitamiento que en Andalucía fue aún más acusado (-52 puntos básicos).

El Mapa 2.3 sitúa a Cádiz en el conjunto andaluz y revela una fuerte heterogeneidad interna. Lideran Granada y Huelva, seguidas de Jaén; en el extremo opuesto quedan Córdoba, Málaga y Almería. Cádiz ocupa la cuarta posición, en línea con el promedio andaluz y algo por encima del nacional. El liderazgo de Granada se concentra en 2015 (4,2% del PIB), año en que su inversión alcanzó un valor singular ligado a la culminación del ciclo de obras del corredor ferroviario.

MAPA 2.3. ESFUERZO INVERSOR MEDIO 2015-2022 EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS (% PIB). PROVINCIAS ANDALUZAS

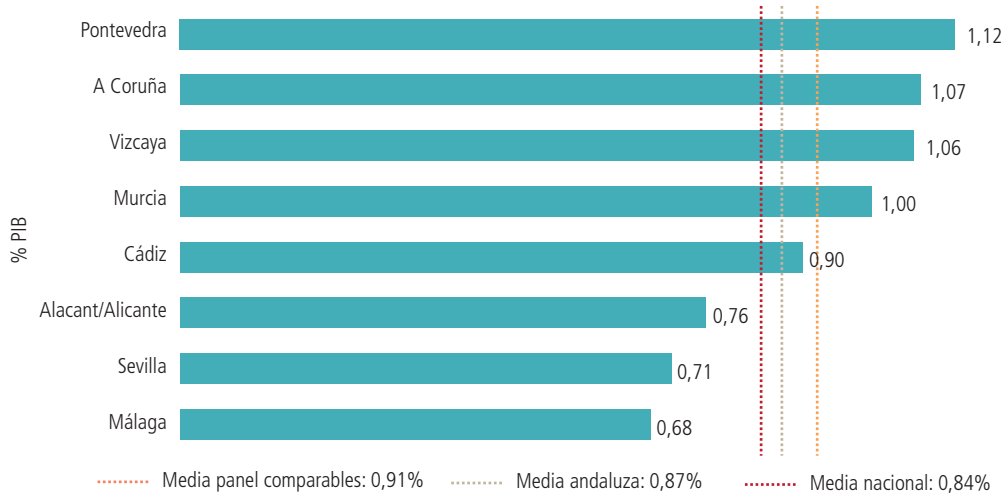


Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024.

La distribución no dibuja un patrón geográfico nítido ni guarda relación directa con el tamaño económico: Sevilla y Málaga, las dos provincias de mayor PIB regional, registran esfuerzos por debajo de la media.

El Gráfico 2.10 amplía la lectura al panel comparable, ordenado de mayor a menor esfuerzo medio.

GRÁFICO 2.10. ESFUERZO INVERSOR MEDIO 2015-2022 EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS (% PIB). CÁDIZ, COMPARABLES Y REFERENTES



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024.

Pontevedra, A Coruña, Bizkaia y Murcia encabezan el ranking, con un esfuerzo en torno o por encima del 1% del PIB, claramente superior al nacional. Cádiz ocupa la quinta posición con un 0,9%, algo por debajo de la media del panel (0,91%) y por delante de Alicante, Sevilla y Málaga. Las provincias de cabeza concentran el esfuerzo en la cornisa atlántico-cantábrica; las mediterráneas restantes y la propia Sevilla quedan por debajo del promedio nacional. Cádiz se sitúa, así, en la frontera entre ambos grupos: ni arrastra un déficit estructural frente a sus comparables ni lidera el esfuerzo, y muestra signos de moderación en la segunda mitad del periodo.

2.5.3. COMPOSICIÓN DE LA INVERSIÓN POR TIPOS DE INFRAESTRUCTURA

La descomposición de la inversión por tipos de infraestructura permite caracterizar el patrón de acumulación de cada territorio. La Tabla 2.14 recoge la distribución de Cádiz, Andalucía y España en 2015 y 2022, y deja ver tres rasgos estructurales.

El primero, y más marcado, es la concentración portuaria. Las infraestructuras portuarias absorben en 2022 el 43,5% de la inversión gaditana en infraestructuras, frente al 17,8% andaluz y el 8,4% nacional; es el reflejo del peso estructurante del sistema portuario provincial –Bahía de Cádiz y Bahía de Algeciras–. Su peso ha subido algo en el periodo (+2,3 puntos), una evolución compartida con Andalucía y España, aunque desde bases muy inferiores.

TABLA 2.14. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN NOMINAL POR TIPOS DE INFRAESTRUCTURA (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015 Y 2022

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CÁDIZ		ANDALUCÍA		ESPAÑA	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
Viarias	36,0	26,8	45,3	26,9	37,2	34,9
Hidráulicas	17,2	14,4	18,6	18,4	17,7	16,7
Ferroviarias	1,8	9,2	19,2	21,1	29,1	24,6
Aeroportuarias	0,5	0,6	1,1	6,9	2,6	7,6
Portuarias	41,2	43,5	10,8	17,8	7,7	8,4
Urbanas (CC.LL.)	3,3	5,4	5,1	8,8	5,7	7,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

El segundo rasgo es el déficit en infraestructuras ferroviarias. Su peso en la inversión gaditana de 2022 (9,2%) queda muy por debajo del andaluz y del nacional –12 y 15 puntos de brecha, respectivamente–, coherente con la posición histórica de Cádiz, alejada de los grandes corredores de alta velocidad y mercancías. Hay, un leve matiz pero que no cambia el diagnóstico, el peso ferroviario provincial ha ganado 7,4 puntos en el periodo por actuaciones concretas en la red, pero parte de un nivel bajísimo y la distancia con los referentes sigue siendo notable.

El tercer rasgo es el peso reducido de las infraestructuras aeroportuarias: apenas el 0,6% de la inversión gaditana en 2022, frente al 6,9% andaluz y el 7,6% nacional, reflejo del carácter secundario del Aeropuerto de Jerez. La diferencia con Andalucía es especialmente grande porque incorpora el efecto contable del Aeropuerto de Sevilla, cuyo peso aeroportuario alcanza en 2022 el 30,1% de su inversión provincial en infraestructuras. Adicionalmente, el resto de los capítulos –viarias, hidráulicas y urbanas– presentan en Cádiz pesos también inferiores a las medias nacionales. En conjunto, la composición se desplaza hacia lo portuario a costa de los demás capítulos.

La Tabla 2.15 amplía el análisis al panel comparable y deja varias conclusiones de interés. Primera: la concentración portuaria gaditana es, con diferencia, la más alta del panel. La siguiente, A Coruña, presenta un peso casi la mitad del gaditano, y la media del panel sin Cádiz se queda en el 12,0%, una brecha de 31,5 puntos a favor de la provincia. El dato confirma el carácter excepcional del sistema portuario gaditano, que reúne en un mismo territorio dos autoridades portuarias estatales –Bahía de Cádiz y Bahía de Algeciras– de perfiles funcionales distintos.

Segunda: el déficit ferroviario sitúa a Cádiz en el séptimo lugar de ocho, solo por delante de A Coruña y muy por debajo de la media del panel sin Cádiz (24,%). Las provincias con mayor peso ferroviario superan en todos los casos el 30% de la inversión en infraestructuras, fruto de actuaciones singulares en alta velocidad y corredores estratégicos.

TABLA 2.15. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ Y COMPARABLES, 2022

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	MURCIA	ALICANTE	A CORUÑA	PONTEVEDRA	BIZKAIA
Viarias	26,8	15,9	29,2	33,3	57,5	43,8	35,3	9,1
Hidráulicas	14,4	28,0	15,4	9,1	12,4	11,8	22,5	22,2
Ferroviarias	9,2	32,6	12,1	39,7	18,5	8,1	15,4	42,0
Aeroportuarias	0,6	2,7	30,1	0,4	0,4	8,5	0,4	2,3
Portuarias	43,5	7,9	2,8	15,0	4,7	22,0	17,6	13,6
Urbanas (CC.LL.)	5,4	12,8	10,3	2,6	6,5	5,9	8,8	10,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

Tercera: el peso viario gaditano queda por debajo de la media del panel sin Cádiz (32,0%), con Alicante, A Coruña y Pontevedra mucho más concentradas en este componente. Las hidráulicas presentan un peso similar al promedio (17,3% sin Cádiz) y las urbanas de corporaciones locales dejan a Cádiz algo por debajo de la media (8,2% sin Cádiz).

La suma de estos rasgos dibuja un perfil estructural propio, coherente con la geografía económica de la provincia –doble sistema portuario, posición periférica respecto a los grandes ejes ferroviarios estatales y aeropuerto regional de tráfico turístico estacional– y singular dentro del panel. El stock acumulado, que abordamos en el apartado 2.6, nos dirá hasta qué punto estas dinámicas recientes alteran o consolidan el patrón histórico de la dotación gaditana.

2.6. Stock de capital en infraestructuras públicas en Cádiz, 2015-2022

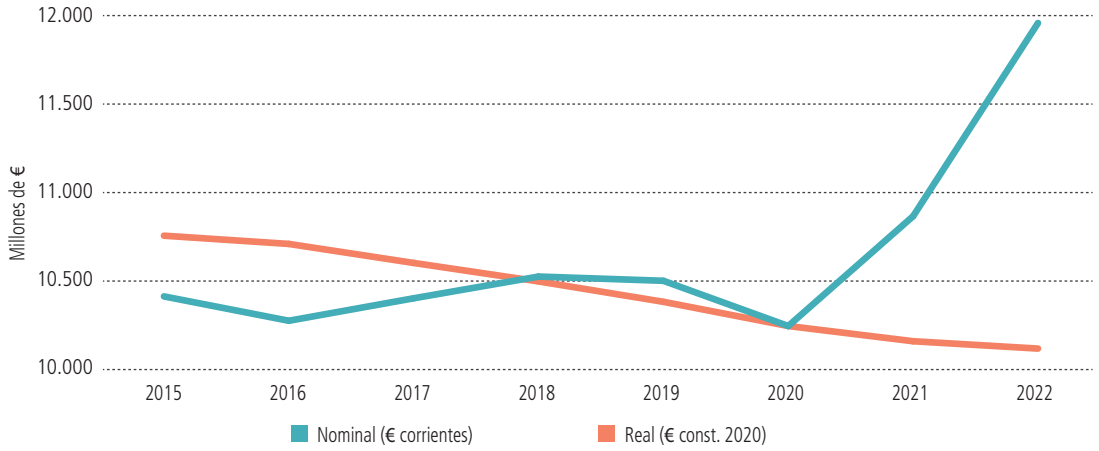
El apartado 2.6 lo dedicamos al análisis del stock de capital neto acumulado en infraestructuras públicas en Cádiz durante 2015-2022. Frente al flujo anual del apartado 2.5, el stock recoge el valor acumulado tras décadas de inversión y depreciación; permite, por tanto, contrastar en qué medida las dinámicas recientes alteran o consolidan el patrón histórico de la dotación. Lo abordamos en tres bloques, como en el apartado 2.2 pero restringidos a las infraestructuras: evolución nominal y real, dotación per cápita y composición por tipos.

2.6.1. STOCK DE CAPITAL EN INFRAESTRUCTURAS: EVOLUCIÓN NOMINAL Y REAL

El Gráfico 2.11 presenta el stock de capital en infraestructuras públicas de Cádiz, nominal y real. La serie nominal pasa de 10.409 millones de euros en 2015 a 11.959 en 2022, una TMAA del 2,0% y un crecimiento

acumulado del 14,9%; la trayectoria es sostenida y casi lineal, coherente con la inercia de una magnitud acumulada.

GRÁFICO 2.11. STOCK DE CAPITAL NOMINAL Y REAL EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS EN CÁDIZ (MILLONES €), 2015-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

En términos reales vuelve a asomar la descapitalización moderada del flujo del apartado 2.5.1: descontados los precios, el stock cae de 10.753 millones en 2015 a 10.112 en 2022, un -6,0% acumulado y una TMAA real del -0,9%. El descenso se repite año a año, señal de que el flujo inversor del periodo no llegó a cubrir la depreciación del capital instalado. Los 2,9 puntos que separan la TMAA nominal de la real son, de nuevo, el deflactor común que BBVA-Ivie aplica a los activos de construcción en todas las provincias.

La inercia del stock suaviza algo, si queremos llamarlo así, la lectura más dura del flujo, mientras la inversión real cae un 19,0% acumulado (apartado 2.5.1), el stock real lo hace también pero en este caso un 6,0%. La acumulación previa amortigua el cuasi-estancamiento del flujo, si bien el stock real baja sin excepción todos los años del periodo.

La Tabla 2.16 muestra que la caída real gaditana (-0,9%) supera tanto a la nacional (-0,4%) como a la andaluza (-0,7%), y se sitúa entre las mayores del conjunto.

TABLA 2.16. TMAA NOMINAL, REAL Y DE PRECIOS DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS (%). CÁDIZ, ANDALUCÍA, ESPAÑA Y COMPARABLES, 2015-2022

TERRITORIO	TMAA NOMINAL	TMAA REAL	TMAA PRECIOS
Cádiz	2,0	-0,9	2,9
Andalucía	2,2	-0,7	2,9
España	2,5	-0,4	2,9
Málaga	1,5	-1,4	2,9
Sevilla	2,6	-0,2	2,9
Murcia	3,5	0,5	2,9
Alicante	2,5	-0,4	2,9
A Coruña	2,4	-0,5	2,9
Pontevedra	2,5	-0,4	2,9
Bizkaia	3,2	0,3	2,9

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

En el panel, Murcia y Bizkaia son los únicos casos de crecimiento real positivo, coherentes con su fuerte expansión inversora reciente; en el otro extremo, Málaga registra la mayor descapitalización, seguida de Cádiz, mientras Sevilla, Alicante, Pontevedra y A Coruña presentan trayectorias muy parecidas entre sí y claramente mejores que la gaditana.

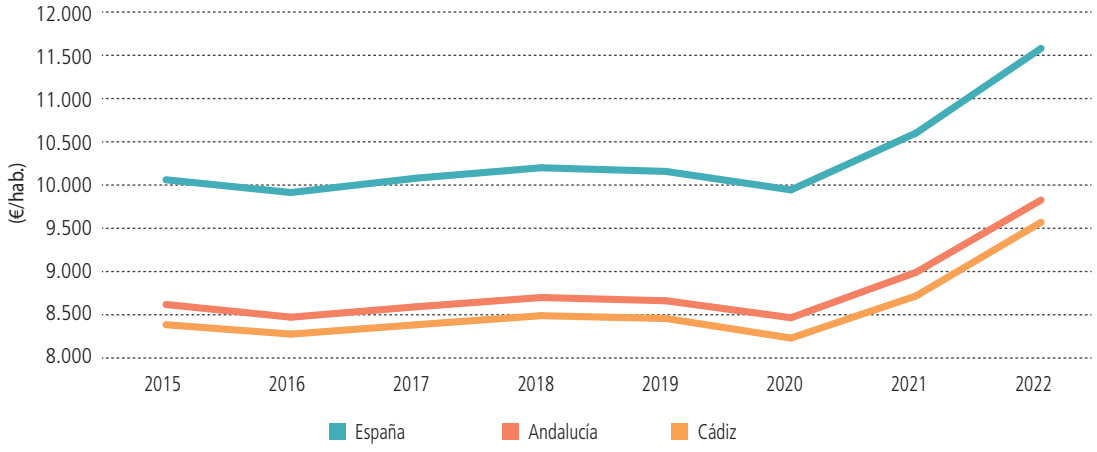
Como en el apartado 2.5.1, el componente de precios es idéntico en todos los territorios por la metodología de BBVA-Ivie, de modo que las diferencias en la TMAA real responden por completo a las cantidades nominales acumuladas.

2.6.2. CAPITAL EN INFRAESTRUCTURAS POR HABITANTE

El capital en infraestructuras por habitante mide la riqueza infraestructural relativa del territorio. El Gráfico 2.12 recoge su evolución en Cádiz, Andalucía y España. Cádiz pasa de 8.364 euros por habitante en 2015 a 9.547 en 2022; en valor absoluto la distancia se acorta, pero en cualquier caso la brecha de fondo se mantiene: en 2022 la dotación gaditana equivale al 82,6% de la media nacional y al 97,4% de la andaluza. Es una posición algo más favorable que la del capital total per cápita del apartado 2.2, donde Cádiz quedaba en el índice 70,4 frente a España. La dotación específica de servicios colectivos se acerca, pues, a la media nacional mucho más que la riqueza productiva agregada.

Estos datos hay que enmarcarlos en el hallazgo del apartado 2.2: el factor demográfico-laboral que explica buena parte de la brecha gaditana en magnitudes per cápita opera también aquí. Si la población ocupada de Cádiz se acercara a la media nacional, el capital en infraestructuras por habitante también lo haría, porque el denominador poblacional está artificialmente inflado por la baja tasa de empleo. Así, esa dotación por habitante no señala sin más un déficit de infraestructuras: en buena parte mide el tamaño de la población frente a la actividad económica.

GRÁFICO 2.12. CAPITAL NOMINAL EN INFRAESTRUCTURAS POR HABITANTE. CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA (€/HAB.), 2015-2022

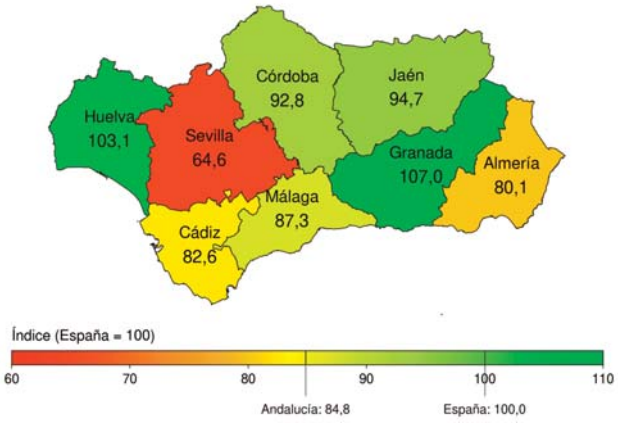


Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

El Mapa 2.4 sitúa a Cádiz en el panel andaluz, en índice base España = 100. Dos provincias –Granada y Huelva– superan la media nacional, en claro contraste con el capital total per cápita del apartado 2.2, donde ninguna la alcanzaba. Cádiz (82,6) ocupa el sexto lugar, en una banda intermedia, por debajo tanto de la media nacional como del promedio andaluz (84,8). Cierran el ranking Almería y, a notable distancia, Sevilla (64,6): la provincia de mayor PIB de Andalucía registra la menor dotación de infraestructuras por habitante de la comunidad, reflejo de la asimetría entre su peso económico y el ritmo de acumulación reciente. La

distancia gaditana respecto a la media nacional (17,4 puntos) es mucho más moderada que la del capital total per cápita (30 puntos), lo que refuerza una idea: el déficit gaditano se concentra más en el capital privado y residencial que en el componente público infraestructural.

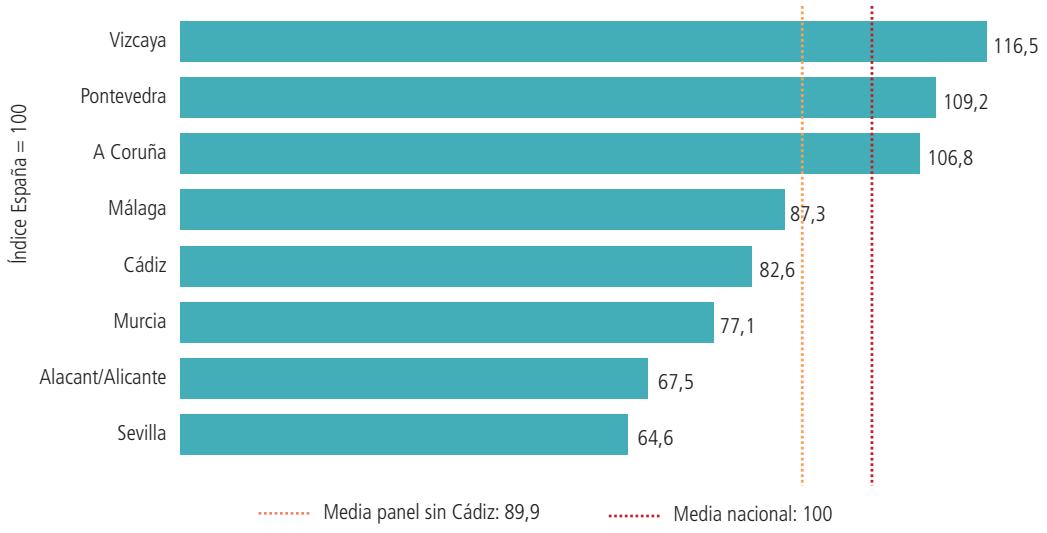
MAPA 2.4. CAPITAL EN INFRAESTRUCTURAS POR HABITANTE (ESPAÑA=100). PROVINCIAS ANDALUZAS, 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE - Cifras de población.

El Gráfico 2.13 amplía la lectura al panel no andaluz. Cádiz (82,6) ocupa la cuarta posición de las seis, por debajo de Bizkaia, Pontevedra y A Coruña –las tres por encima de la media nacional– y por encima de Murcia y Alicante. Málaga y Sevilla, incluidas para reflejar el contraste intra-andaluz, quedan respectivamente justo por encima de Cádiz (87,3) y en la última posición del conjunto (64,6).

GRÁFICO 2.13. CAPITAL EN INFRAESTRUCTURAS POR HABITANTE (ESPAÑA=100). CÁDIZ Y COMPARABLES NO ANDALUZAS, 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026) e INE — Cifras de población.

La posición contrasta con la última que ocupaba Cádiz en el capital total per cápita del apartado 2.2. Los tres rankings –andaluz, panel comparable y referencia nacional– ofrecen una imagen consistente, es decir la provincia se sitúa en el tramo intermedio-bajo, a una distancia del referente nacional notable pero más moderada que en el capital total, en línea con buena parte del litoral mediterráneo y del sur peninsular.

2.6.3. COMPOSICIÓN DEL STOCK POR TIPOS DE INFRAESTRUCTURA

La descomposición del stock por tipos de infraestructura permite caracterizar el patrón estructural de la dotación gaditana. La Tabla 2.17 recoge la distribución de Cádiz, Andalucía y España en 2015 y 2022, con los mismos tres rasgos del flujo del apartado 2.5.3, aunque con intensidades distintas.

El rasgo más singular es el ya citado de la fuerte concentración portuaria: las infraestructuras portuarias suponen en 2022 el 23,6% del stock gaditano, muy por encima de Andalucía y España. La brecha frente a España (18,4 puntos) es, con todo, menor que la del flujo reciente (35,1 puntos): el ritmo inversor de ahora está acentuando un patrón que ya venía siendo singular. Que el peso portuario apenas se mueva entre 2015 y 2022 da idea de lo lento que cambia una magnitud acumulada.

TABLA 2.17. DISTRIBUCIÓN DEL STOCK NOMINAL POR TIPOS DE INFRAESTRUCTURA (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA, 2015 Y 2022

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CÁDIZ		ANDALUCÍA		ESPAÑA	
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
Viarias	34,6	35,6	40,4	41,4	39,1	40,1
Hidráulicas	21,1	20,5	22,9	22,1	19,4	19,1
Ferroviarias	9,6	10,0	16,0	16,1	23,0	23,0
Aeroportuarias	0,9	0,7	2,8	2,3	3,4	3,0
Portuarias	24,0	23,6	7,4	7,4	5,4	5,2
Urbanas (CC.LL.)	9,8	9,6	10,6	10,6	9,7	9,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

Viene después el déficit ferroviario. Con un 10,0% del stock en 2022, Cádiz queda muy por debajo de Andalucía y España, en línea con su posición histórica al margen de los grandes corredores de alta velocidad y mercancías. El peso casi no se mueve en el periodo (+0,4 puntos), frente al avance del flujo ferroviario (+7,4 puntos en el apartado 2.5.3): el stock es una magnitud lenta y tardará años en absorber del todo las actuaciones recientes.

Queda, por último, el peso muy reducido del componente aeroportuario (0,7% del stock gaditano en 2022, frente al 2,3% andaluz y el 3,0% nacional), una brecha menor que en el flujo y coherente con el carácter secundario del Aeropuerto de Jerez, un rasgo histórico estable que no se altera en el periodo. El resto de los componentes –viarias, hidráulicas y urbanas– se sitúa cerca de las medias geográficas. Vistos en bloque, estos datos describen un stock muy volcado en lo portuario, que comprime el peso relativo de lo ferroviario y lo aeroportuario.

La Tabla 2.18 amplía el análisis al panel comparable y deja varias conclusiones de interés. La concentración portuaria gaditana es, con diferencia, la más alta del panel: A Coruña, Bizkaia y Pontevedra son las únicas provincias por encima del 9%, mientras Alicante y Málaga cierran el ranking. La media del panel sin Cádiz se queda en el 8,0%, una brecha de 15,6 puntos a favor de la provincia. El carácter excepcional del doble sistema portuario –con Algeciras como primer *hub* español por tráfico de mercancías– se proyecta también en el stock, aunque con menor intensidad que en el flujo reciente.

El componente ferroviario presenta un peso reducido también en el stock, si bien menos extremo que en el flujo. Cádiz ocupa el último lugar de ocho, por detrás incluso de Murcia (10,4%), frente a una media del panel sin Cádiz del 19,2%; encabezan Pontevedra, Alicante y Málaga, con Bizkaia en posición intermedia. El

contraste de Murcia es ilustrativo: lideraba el flujo ferroviario (39,7%) y cierra el stock, una imagen nítida de la inercia de las magnitudes acumuladas, sobre las que la expansión reciente aún no ha dejado huella visible.

TABLA 2.18. DISTRIBUCIÓN DEL STOCK POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA (% SOBRE TOTAL). CÁDIZ Y COMPARABLES, 2022

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	CÁDIZ	MÁLAGA	SEVILLA	MURCIA	ALICANTE	A CORUÑA	PONTEVEDRA	BIZKAIA
Viarias	35,6	34,3	40,2	40,7	36,9	47,4	45,1	39,4
Hidráulicas	20,5	21,0	21,5	32,6	20,2	11,9	14,7	16,3
Ferroviarias	10,0	22,2	17,6	10,4	24,0	15,3	24,1	20,9
Aeroportuarias	0,7	6,8	3,4	0,4	3,3	3,1	1,3	1,4
Portuarias	23,6	3,6	5,2	5,7	3,2	17,1	9,8	11,3
Urbanas (CC.LL.)	9,6	12,2	12,1	10,2	12,4	5,2	5,0	10,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2026).

En el resto de los componentes, Cádiz queda por debajo del promedio del panel en viarias (35,6% frente al 40,6% sin Cádiz), con A Coruña y Pontevedra en la zona alta; las hidráulicas quedan algo por encima de la media (19,8%), con la singularidad de Murcia ligada al trasvase Tajo-Segura; las urbanas se mantienen en línea con el panel (9,7% sin Cádiz); y las aeroportuarias sitúan a Cádiz en la penúltima posición del panel (0,7%), únicamente por delante de Murcia (0,4%), coherente con el carácter secundario del Aeropuerto de Jerez.

En conjunto, stock y flujo reciente describen el mismo patrón con distinta intensidad: el flujo (43,5% portuario) amplifica una estructura que el stock refleja de forma más matizada (23,6%), fruto de décadas con composiciones más equilibradas; de mantenerse la dinámica, cabe esperar una intensificación progresiva. Para el diagnóstico territorial, Cádiz no exhibiría un déficit infraestructural en el dato agregado especialmente acusado (su dotación per cápita se acerca a la media nacional más que su capital total), pero esa agregación escondería una composición diferenciada, con cuellos de botella muy acentuados en lo ferroviario y lo aeroportuario que conviene llevar a las recomendaciones. La prolongación al trienio 2023-2025, en el apartado siguiente, permitirá ver si las dinámicas más recientes consolidan o alteran este patrón.

2.7. Actualización 2023-2025 de las infraestructuras de transporte y energía en Cádiz

En este apartado prolongamos el análisis al trienio 2023-2025, que la edición de febrero de 2026 de BBVA-Ivie todavía no cubre. La actualización se ciñe a los dos focos del estudio, transporte y energía, y se concibe como una fotografía complementaria, no como continuación analítica de los apartados 2.5 y 2.6: las fuentes disponibles para 2023-2025 son metodológicamente heterogéneas respecto a la serie BBVA-Ivie y no permiten un empalme mecánico sin más. Su propósito es identificar las nuevas infraestructuras y las ampliaciones de capacidad relevantes que la fotografía 2015-2022 no nos ha capturado, y valorar en qué medida las dinámicas recientes consolidan o alteran los rasgos estructurales ya identificados.

2.7.1. ENCUADRE Y FUENTES

Las fuentes son específicas para cada bloque. En transporte: Adif, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), Aena, la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz (APBC) y la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía. En

energía: Red Eléctrica de España (REE), el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la Agencia Andaluza de la Energía y operadores concretos (Moeve, Engie, RWE, Statkraft). El umbral de relevancia recoge actuaciones ejecutadas, en obra, adjudicadas y en cartera con financiación europea firme (PERTE, IPCEI, Mecanismo de Recuperación y Resiliencia), y se limita a activos nuevos y ampliaciones de capacidad significativas, dejando fuera el mantenimiento ordinario.

2.7.2. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Por volumen y por su impacto sobre los cuellos de botella de los apartados 2.5 y 2.6, el corredor ferroviario Bobadilla-Algeciras es el dato más relevante del trienio. Cantos, Gumbau y Maudos (2005) han documentado los efectos directos y de desbordamiento de este tipo de actuaciones sobre las regiones beneficiarias y limítrofes. Adif tiene en marcha un plan global de modernización de la línea por 472 millones de euros, del que en julio de 2025 se había movilizado el 87%. El plan combina la renovación integral de la vía –tramo Bobadilla-Ronda (52,8 millones, adjudicado en abril de 2024) y los tramos Ronda-San Pablo, San Pablo-Almoraima y Almoraima-Algeciras–, la adaptación del gálibo de 21 túneles (66,6 millones, adjudicado en mayo de 2025), la implantación del sistema ASFA digital de protección del tren entre Ronda y Algeciras (20,2 millones) y trabajos complementarios de drenaje, electrificación y ampliación de apartaderos. A él se superpone un segundo programa específico, la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza, dotada con 468 millones adicionales con financiación *NextGenerationEU,* para habilitar la circulación de semirremolques entre el puerto de Algeciras y la terminal de Zaragoza. El conjunto sitúa al corredor Algeciras-Bobadilla entre las grandes inversiones ferroviarias del Estado en el sur peninsular y es el cambio más significativo respecto a la fotografía 2015-2022.

Como complemento, Adif adjudicó en septiembre de 2025 la renovación de los túneles de San Bernardo (Sevilla) y Puerto Real (Cádiz) por 5,5 millones de euros –infraestructuras estratégicas para las cercanías y la media y larga distancia con la capital provincial– y contrató el refuerzo de la catenaria del tramo Sevilla-Cádiz por más de 3 millones.

Las dos autoridades portuarias provinciales despliegan, por su parte, un esfuerzo inversor comparable a las señaladas. La APBA aprobó en 2024 un Plan de Empresa con horizonte 2028 que contempla 505 millones de euros de inversión, un salto respecto a los volúmenes de los últimos años, como ha subrayado su presidencia. Las grandes partidas se reparten en cuatro bloques: 92 millones en refuerzo de la infraestructura de los muelles –con la conexión entre las dársenas de Galera e Isla Verde a la cabeza–; 108 millones en accesibilidad ferroviaria y viaria del recinto, incluidos 18 millones en los apartaderos de Campillos y Setenil; 67 millones en proyectos puerto-ciudad, como el Lago Marítimo de Algeciras; y 55 millones en sostenibilidad y energía, con la electrificación de muelles (OPS) y la Estrategia Verde. La accesibilidad terrestre cuenta con respaldo del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y del Fondo de Accesibilidad Terrestre del sistema portuario.

La APBC ejecutó en 2024 una inversión de 49,7 millones de euros y previó para 2025 una cifra récord de 68 millones, en una institución cuyos recursos anuales medios rondan los 11 millones. La actuación más relevante es la nueva Terminal de Contenedores fase 2, con 58 millones totales, de los que 23 se consignaron en 2025; la completan el acceso por carretera (22 millones) y el enlace ferroviario a la terminal (6,4 millones, un ramal de 4,4 km cuya puesta en servicio estaba prevista para el segundo semestre de 2025). El Plan dedica además 5 millones a actuaciones puerto-ciudad en Cádiz, El Puerto y Puerto Real y 4 millones a sostenibilidad ambiental.

En el componente aeroportuario, los datos confirman el rasgo estructural de los apartados 2.5.3 y 2.6.3. El Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II) asigna al Aeropuerto de Jerez 24,6 millones

de euros de inversión quinquenal, una cifra modesta que mantiene su peso histórico secundario. La propuesta de DORA III (2027-2031) la eleva a 95,1 millones, pero su ejecución queda fuera del horizonte de esta actualización.

En el componente viario, el MITMS ejecutó en 2024 inversiones por 142 millones de euros en la provincia, frente a los 63 millones de 2017, y mantiene licitadas obras de mejora de la Red de Carreteras del Estado por unos 250 millones. Destaca el programa de actuaciones en la AP-4 Sevilla-Cádiz, dotado con 277 millones para ampliación de capacidad y mejora de enlaces, que incluye el tercer carril del tramo Sevilla-Las Cabezas (145 millones) y la mejora del enlace AP-4/A-4 en Puerto Real (43 millones). La Junta de Andalucía, por su parte, ha actuado en la red autonómica gaditana a través del Plan Andalucía Actúa –535 millones para el conjunto de la comunidad–, del que la provincia ha absorbido 107 millones en obras de emergencia tras las borrascas del invierno 2024-2025; ha adjudicado en abril de 2026 la renovación de firmes autonómicos por 22,5 millones; y mantiene en cartera el desdoble entre El Puerto y Rota.

2.7.3. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE ENERGÍA

El bloque energético del trienio se articula en tres piezas. La primera es el refuerzo de la red de transporte de Red Eléctrica de España. La Planificación 2021-2026, vinculante para la compañía, asigna al conjunto andaluz el mayor volumen peninsular –más de 520 millones de euros– y contempla en Cádiz la ampliación de las subestaciones de 220 kV de Pinar del Rey, Mirabal y Cañuelo para integrar renovables, además de un avance sustantivo en la subestación Algeciras 220 kV ligado a la interconexión eléctrica de la península con Ceuta. Las modificaciones aprobadas en abril de 2024 y julio de 2025 –esta última orientada a reforzar la resiliencia del sistema– han elevado la inversión nacional con horizonte 2026 hasta los 8.203 millones. La Junta de Andalucía solicitó en enero de 2026 una ampliación específica de 67 millones para la red eléctrica de Cádiz, en respuesta a 29 peticiones de proyectos no atendidas por la planificación estatal, en su mayoría vinculadas a demanda futura de hidrógeno verde por más de 4.000 MW.

La segunda pieza, la más singular en términos cualitativos, es el Valle Andaluz del Hidrógeno Verde. Catalogado como Proyecto de Interés Común Europeo (IPCEI Hy2Use), el conjunto contempla una inversión global en torno a 4.000 millones de euros entre Palos de la Frontera (Huelva) y San Roque (Cádiz). La planta gaditana –Moeve Carteia– consiste en una instalación de 1.000 MW de electrolizadores para producir, almacenar y distribuir hasta 600.000 toneladas anuales de amoniaco verde, lo que la convertiría en la mayor de Europa. La inversión se desarrollará en dos fases; la primera ha recibido el visto bueno definitivo de la compañía y financiación PERTE ERHA por 304 millones de euros en su componente onubense. El proyecto incluye dos líneas subterráneas de 220 kV desde las subestaciones de Algeciras y Los Barrios, lo que lo articula con la planificación de REE. El inicio de la construcción se ha anunciado para 2025, con horizonte de operación en 2027.

La tercera pieza es la nueva capacidad renovable instalada o en tramitación. Según la Agencia Andaluza de la Energía, Cádiz es la segunda provincia andaluza por capacidad verde instalada, con 3.410 MW, y la primera en potencia eólica. Durante el trienio han entrado en servicio los parques eólicos de Engie Cerro Cabello (24,8 MW) y El Patrón (12,4 MW) en Los Barrios, ambos operativos en el segundo trimestre de 2025; se han repotenciado cinco parques eólicos provinciales (+6,2 MW); y se han puesto en marcha dos plantas de biogás y ampliaciones por 3,6 MW. En fotovoltaica destaca la planta Gazules de RWE (92 MW), en servicio desde abril de 2024 y la mayor instalación solar de la compañía en España; y, en cartera con tramitación avanzada, el parque eólico Arrebol de Statkraft en Tarifa (36 MW, 60 millones de euros), que incorpora un compensador síncrono de 20 MVA para reforzar la estabilidad de la red.

Puestos en relación con los apartados 2.5 y 2.6, los datos de 2023-2025 perfilan cuatro tendencias. La concentración portuaria se afianza y se intensifica, con un esfuerzo combinado APBA-APBC sin precedentes. El déficit ferroviario provincial empieza a corregirse de forma sustantiva, de la mano del corredor Bobadilla-Algeciras y la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza. El Aeropuerto de Jerez mantiene su papel secundario. Y el vector energético gaditano se reactiva con un proyecto industrial-energético de magnitud excepcional, el Valle Andaluz del Hidrógeno Verde; si se materializa según lo previsto, cambiará de forma notable el peso del subsector energía en la fotografía provincial de la próxima década.

2.8. Mapa resumen de las infraestructuras en Cádiz

Tras el análisis monetario de los apartados anteriores, este apartado presenta un mapa resumen del sistema infraestructural gaditano, organizado por los seis tipos de los apartados 2.5 y 2.6 (viarias, hidráulicas, ferroviarias, aeroportuarias, portuarias y urbanas de las CC.LL.) y completado con un bloque de infraestructuras energéticas, foco temático del estudio. La provincia ordena un sistema singular dentro de Andalucía en torno a cuatro espacios funcionales –Bahía de Cádiz, eje Jerez-Bahía, litoral atlántico y Campo de Gibraltar–, con un doble papel de articulación interna y de nodo de conexión exterior con el sur de Europa y el norte de África.

2.8.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

La red viaria combina corredores estatales de alta capacidad, ejes autonómicos de articulación intra-provincial y red local capilar (Tabla 2.19).

TABLA 2.19. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PRINCIPALES EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
AP-4 Sevilla-Cádiz	AGE - MITMS	93 km; IMD >30.000 vehículos/día	Principal conexión con el valle del Guadalquivir; peaje suprimido en 2020
A-4 / CA-33 / CA-35 (accesos Bahía)	AGE - MITMS	IMD >60.000 vehículos/día en accesos a Cádiz	Articula el área metropolitana de la Bahía
Puente de la Constitución de 1812	AGE - MITMS	3,1 km de longitud total	Conexión Cádiz capital - Puerto Real (en servicio desde 2015)
Puente José León de Carranza	AGE - MITMS	1,4 km de longitud total	Conexión histórica Cádiz capital - San Fernando
A-48 (corredor litoral atlántico)	AGE - MITMS	Continuación hacia Tarifa pendiente	Conecta Bahía con Chiclana, Conil y Vejer
N-340	AGE - MITMS	—	Eje litoral histórico, complementario a la A-48
A-7 (Campo de Gibraltar)	AGE - MITMS	IMD >70.000 vehículos/día en Algeciras-La Línea	Conexión con la Costa del Sol
CA-34 (accesos al puerto)	AGE - MITMS	—	Enlace con el nodo logístico-portuario del Estrecho
A-381 Jerez-Los Barrios	Junta de Andalucía	IMD >20.000 vehículos/día (tramos próximos a Jerez)	Eje fundamental entre las dos bahías gaditanas
Red Autonómica restante (A-372, A-373, A-383, A-384, etc.)	Junta de Andalucía	Parte de los 10.179 km autonómicos andaluces	Articulación intra-provincial: campiña, sierra, litoral
Red Provincial	Diputación de Cádiz	Parte de los 8.930 km provinciales andaluces	Capilaridad municipal y comarcal

Fuente: Elaboración propia a partir de MITMS (2024), Junta de Andalucía - Consejería de Fomento (2024) y Diputación de Cádiz.

2.8.2. INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

El sistema hidráulico se articula en torno a la cuenca Guadalete-Barbate y a los embalses del Campo de Gibraltar, completados por las EDAR y las recientes actuaciones de regeneración asociadas a la estrategia frente a la sequía (Tabla 2.20).

TABLA 2.20. INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS PRINCIPALES EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
Cuenca Guadalete-Barbate	Junta de Andalucía	Capacidad total 1.634,9 hm³ (10 embalses)	Sistema regulador principal de la provincia
Embalse de Guadalcacín	Junta de Andalucía	800 hm³	Mayor embalse provincial; abastecimiento + regadío
Embalse de Barbate	Junta de Andalucía	236 hm³	Pieza central del sistema La Janda
Embalse de Zahara-El Gastor	Junta de Andalucía	221 hm³	Cabecera del Guadalete
Embalse de Bornos	Junta de Andalucía	200 hm³	Conectado con embalse de Arcos
Embalses Campo de Gibraltar (Charco Redondo + Guadarranque)	Junta de Andalucía	~163 hm³ conjuntos	Abastecimiento del Campo de Gibraltar
EDAR del Campo de Gibraltar (San Roque)	ACUAES - Mancomunidad	120.000 hab.-eq.	Nueva, en obra; finalización prevista 2026
EDAR de Algeciras	Mancomunidad / Aqualia	51.000 m³/día	Tratamiento terciario en ejecución
EDAR de La Línea	Mancomunidad / Arcgisa	Al límite de capacidad	Tratamiento terciario en ejecución
Aguas regeneradas Algeciras + La Línea	Junta de Andalucía	Hasta 20 hm³/año previstos	Inversión asociada de 16 millones de euros

Fuente: Elaboración propia a partir de Confederación Hidrográfica del Guadalete-Barbate, ACUAES y Junta de Andalucía - Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural.

2.8.3. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

El sistema ferroviario combina un corredor consolidado de viajeros (Sevilla-Jerez-Cádiz) y un eje estratégico de mercancías (Bobadilla-Algeciras) con limitaciones históricas (Tabla 2.21).

TABLA 2.21. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS PRINCIPALES EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
Línea Bobadilla-Algeciras	Adif	176,2 km; vía única, sin electrificar, ancho ibérico	Eje estratégico mercancías; en proceso de modernización profunda
Corredor Sevilla-Jerez-Cádiz	Adif	Doble vía en todo el recorrido	Eje principal de viajeros provincial
Cercanías C-1 Cádiz-Jerez-Aeropuerto de Jerez	Renfe	Línea principal	Articulación metropolitana Bahía-Jerez
Cercanías C-1a Las Aletas-Universidad	Renfe	Línea complementaria	Servicio académico y metropolitano
Tranvía T-1 Trambahía	Junta de Andalucía	Chiclana - San Fernando - Cádiz	Movilidad metropolitana de la Bahía
Inserción en redes europeas	Adif - UE	Corredor Atlántico + Corredor Mediterráneo	Forma parte de la Red Básica Transeuropea

Fuente: Elaboración propia a partir de Adif (2024), Renfe y Junta de Andalucía

2.8.4. INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

El sistema aeroportuario provincial se reduce al Aeropuerto de Jerez y a un helipuerto auxiliar (Tabla 2.22).

TABLA 2.22. INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
Aeropuerto de Jerez (pista)	Aena	2.300 × 45 m; pista única 02-20	Capacidad sostenible 20 operaciones/hora
Aeropuerto de Jerez (plataformas)	Aena	A1 (17 puestos comercial), A2 (25 aviación general), A3 (20 escuela de pilotos)	Tres plataformas diferenciadas
Aeropuerto de Jerez (zona de servicio)	Aena	470,3 ha	Plan Director vigente desde 2022
Aeropuerto de Jerez (capacidad atendible)	Aena	1,96 millones de pasajeros/año; 60.650 operaciones/año	Tráfico real 2023: 904.000 pasajeros y 48.999 operaciones
Helipuerto de Algeciras	Aena	Sin tráfico comercial relevante	Función auxiliar

Fuente: Elaboración propia a partir de Aena (2026) y Plan Director del Aeropuerto de Jerez (Orden TMA/976/2022).

2.8.5. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

La provincia alberga dos autoridades portuarias de interés general del Estado, con perfiles funcionales distintos: Bahía de Algeciras como *hub* internacional y Bahía de Cádiz como puerto polivalente (Tabla 2.23). Este último desempeña también una función en el tráfico de cruceros, con 344 escalas y 624.444 pasajeros registrados en 2025.

TABLA 2.23. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS PRINCIPALES EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
Puerto de Algeciras	APBA	104,8 millones de t y 4,7 millones de TEU (2023)	1.º puerto de España en tráfico total y entre los más eficientes del mundo según el Banco Mundial y S&P Global (2024).
Terminales de contenedores Algeciras	APM Terminals + TTI Algeciras	Régimen hub internacional	Operadores privados concesionarios
Tráfico ro-ro y pasajeros (APBA)	APBA	>6 millones de pasajeros/año	Conexiones Ceuta y Tánger Med
Puerto de Tarifa	APBA	Conexión con Tánger ciudad	Refuerza el Estrecho como espacio de tránsito
Puerto Bahía de Cádiz (sistema)	APBC	5,75 millones de t (2023)	Diversificado: Cádiz, Zona Franca, Cabezuela, Puerto Sta. María
Nueva Terminal de Contenedores (Cádiz)	APBC	Línea de atraque hasta 1.100 m; 16 m de calado	Fase II en obra; ampliación significativa de capacidad
Tráficos APBC	APBC	Contenedores, ro-ro, graneles, cruceros, pesca	Funcionalmente polivalente

Fuente: Elaboración propia a partir de Puertos del Estado (2024), APBA y APBC.

2.8.6. INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y LOGÍSTICAS

A las redes anteriores se suman infraestructuras urbanas de titularidad local y plataformas logísticas que refuerzan la especialización económica provincial (Tabla 2.24).

TABLA 2.24. INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y LOGÍSTICAS PRINCIPALES EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
Red Provincial de Carreteras	Diputación de Cádiz	Parte de los 8.930 km provinciales andaluces	Capilaridad municipal y comarcal
Equipamientos urbanos de las CC.LL.	Ayuntamientos	—	Saneamiento, alumbrado, viario urbano
Área Logística Bahía de Algeciras (El Fresno)	Junta de Andalucía / privados	Plataforma vinculada al nodo portuario	Localizada en Los Barrios
Zona Franca de Cádiz	Consorcio Zona Franca	>2 millones de m² de suelo industrial-logístico	>350 empresas instaladas
Plataformas logísticas Jerez y El Puerto Sta. María	Mixta	En desarrollo	Apoyan la actividad industrial y de distribución

Fuente: Elaboración propia a partir de Diputación de Cádiz, Consorcio Zona Franca de Cádiz y Junta de Andalucía.

2.8.7. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

La base BBVA-Ivie no clasifica la energía como infraestructura pública –la trata como rama de actividad en los apartados 2.1 a 2.4–, pero su presencia en la provincia, concentrada en el Campo de Gibraltar, es uno de los rasgos definitorios del territorio y foco temático del estudio (Tabla 2.25).

TABLA 2.25. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS PRINCIPALES EN CÁDIZ

DENOMINACIÓN	TITULARIDAD / OPERADOR	CARACTERÍSTICAS	OBSERVACIÓN
Refinería Gibraltar-San Roque	Moeve (antigua Cepsa)	150 ha; 12 millones de t/año de capacidad de refino	Mayor refinería de España; pantalán propio (8 atraques)
Central térmica Campo de Gibraltar	Nueva Generadora del Sur (Naturgy + Cepsa)	800 MW (ciclo combinado, gas natural)	Suministra vapor a la refinería
Central térmica Bahía de Algeciras	Privado	Ciclo combinado, gas natural	Próxima a la anterior, dimensión similar
Central de ciclo combinado San Roque	Privado	Ciclo combinado	Polígono de Guadarranque
Subestaciones REE 220 kV (Cádiz)	Red Eléctrica de España	Pinar del Rey, Mirabal, Cañuelo, Algeciras, Los Barrios	Red de transporte; refuerzos en marcha (Planificación 2021-2026)
Capacidad renovable instalada	Operadores varios	3.170 MW totales	2.ª provincia andaluza; 1.ª en eólica
Parque fotovoltaico Gazules	RWE	92 MW	Mayor planta solar de RWE en España (2024)
Parques eólicos Cerro Cabello + El Patrón	Engie	37,2 MW conjuntos	Los Barrios; en operación desde 2.º trim. 2025
Planta de hidrógeno verde Moeve Carteia	Moeve	1.000 MW de electrolizadores	San Roque; en cartera con financiación europea firme (IPCEI Hy2Use)

Fuente: Elaboración propia a partir de Red Eléctrica de España, Agencia Andaluza de la Energía, Moeve, RWE, Engie, Statkraft y operadores citados en el Apartado 2.7.3

3. PROPUESTA EN EL ÁMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA PROVINCIA DE CÁDIZ

3.1. Introducción: situación y estado actual de las infraestructuras

Tras el análisis del inventario físico presentado en el capítulo anterior, iniciaremos este capítulo 3 examinando la situación y el estado actual de las infraestructuras de la provincia de Cádiz, pero teniendo en cuenta además la perspectiva de las aportaciones recogidas en la Mesa de Expertos sobre infraestructuras gaditanas, que convocamos directamente los responsables de este estudio, Servicio de Estudios del Consejo General de Economistas de España y el Colegio Profesional de Economistas de Cádiz, en colaboración con la Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz (CEC), así como en las conclusiones de la Convención Empresarial 2025 organizada por esta confederación.

Los resultados estructurados de la Mesa, celebrada el 29 de junio de 2026, y de la encuesta posterior a agentes económicos y sociales se exponen con detalle en el apartado 3.6. Este primer apartado no pretende reiterar los datos expuestos a lo largo de los capítulos y secciones anteriores, sino ofrecer un análisis cualitativo adicional del estado de las infraestructuras y de las posibles brechas existentes, así como un diagnóstico de estas, que nos complemente y guíe para las propuestas finales. Como elemento de contexto, debe considerarse que la presión sobre determinadas infraestructuras se intensifica durante los periodos de mayor afluencia turística. Entre abril y junio de 2025, la provincia recibió alrededor de 1,9 millones de turistas, cifra acumulada durante el trimestre que permite dimensionar el incremento estacional de la demanda sobre las infraestructuras gaditanas (IECA, 2025).

RED VIARIA

La red de alta capacidad presenta tres puntos críticos para la conectividad exterior. La AP-4 Cádiz–Sevilla, liberada de peaje en 2020, registra congestión en horas punta y en temporada estival; su ampliación en curso (construcción de un tercer carril) se localiza principalmente en la provincia de Sevilla, sin continuidad hacia territorio gaditano. La N-IV entre Los Palacios y el aeropuerto de Jerez mantiene 60-66 kilómetros sin desdoblar, único tramo sin doble calzada de la radial Madrid-Cádiz; y la N-340/A-48 entre Vejer y Algeciras deja unos 70 kilómetros de vía convencional a través del entorno del Parque Natural Los Alcornocales, identificado como traza de alta siniestralidad (CEC, 2025). En el interior, el nudo de Tres Caminos, principal punto de congestión histórico de la Bahía se encuentra en obras de remodelación desde 2023, con una finalización que el Ministerio sitúa ya en 2028, tras la modificación del proyecto (Ministerio de Transportes, 2023; Ceacop, 2026).

FERROCARRIL

La conexión principal de la provincia es la línea Algeciras-Bobadilla (176 kilómetros), de vía única y sin electrificar, que da acceso ferroviario al primer puerto español y constituye el único tramo del Corredor Mediterráneo pendiente de electrificación (Adif, 2026). Su trazado, diseñado a finales del siglo XIX, presenta pendientes pronunciadas y un paso por Ronda que penalizan la competitividad del transporte de mercancías. La modernización de la línea se encuentra en ejecución. El resto de la red presenta dos carencias señaladas de forma coincidente por las aportaciones de la Mesa de expertos: la ausencia de conexión ferroviaria entre la Bahía de Cádiz y la Bahía de Algeciras (los dos principales núcleos de población y actividad de la provincia) y la necesidad de reforzar la frecuencia y capacidad del eje Cádiz–Sevilla, incluido el acceso ferroviario directo a la nueva terminal de contenedores de la Bahía de Cádiz.

PUERTOS

Como ya se ha señalado, el sistema portuario provincial comprende dos autoridades portuarias de interés general con perfiles distintos. La Bahía de Algeciras se mantiene como primer puerto español y lidera los segmentos de graneles líquidos y de mercancía en tránsito; la Bahía de Cádiz, de perfil polivalente, registró en 2025 uno de los mayores crecimientos porcentuales del sistema portuario español y mantiene una función turística apoyada en el tráfico de cruceros (las cifras de tráfico se recogen en el apartado 1.6.3.2 y su peso en la inversión y en el stock de infraestructuras, en los apartados 2.5.3 y 2.6.3). Las aportaciones de la Mesa identifican como condicionantes del desarrollo portuario la conexión ferroviaria, los accesos viarios (incluido el acceso, hoy inexistente, al polígono El Fresno en sentido Málaga-Algeciras) y la disponibilidad de suelo logístico, cuya principal reserva, el área LÓGICA en Puerto Real, está pendiente de desbloqueo (CEC, 2025).

AEROPUERTO

Al analizar la infraestructura aeroportuaria, el aeropuerto de Jerez registró en 2025 valores negativos y fue el único en Andalucía que perdió tráfico, coincidiendo posiblemente con la retirada de la base de Ryanair desde marzo de 2025. Hoy en día su capacidad instalada se sitúa muy por encima de la demanda actual y presenta una estacionalidad acusada. Aena prevé inversión en el periodo del DORA 2027-2031 (cuyo importe se recoge en 2.7.2) y fija como objetivo recuperar y superar el máximo histórico de tráfico mediante el crecimiento en rutas turísticas europeas y en conexiones con grandes hubs (Aena, 2026).

INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

Las dos actuaciones de regulación de referencia se encuentran sin ejecutar. La conexión entre los embalses de Bornos y Guadalcacín (cuya finalidad es trasvasar excedentes para evitar inundaciones en la campiña de Jerez y, a la vez, almacenar recursos frente a sequías), es objeto de demanda coincidente de organizaciones empresariales, agrarias y de regantes. La presa de Gibralmedina, declarada de interés general del Estado, se encuentra en tramitación ambiental. Las organizaciones de regantes sitúan estas obras entre aquellas con bajo grado de ejecución de los programas de medidas de la planificación hidrológica (Feragua, 2026; Junta de Andalucía, 2025). Las aportaciones de la Mesa subrayan el impacto económico de esta carencia: planes urbanísticos bloqueados por informes desfavorables de disponibilidad hídrica y reducción de superficies de cultivo por falta de garantías de agua (CEC, 2025).

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

El diagnóstico energético combina un potencial de generación renovable elevado (Cádiz es la segunda provincia andaluza por potencia instalada y la primera en eólica), con restricciones de red: la falta de capacidad de evacuación y de acceso en determinados nodos impide la conexión de nuevas instalaciones industriales y de generación, en parte por reservas de capacidad asociadas a proyectos que no llegan a ejecutarse. En el plano institucional, la Junta de Andalucía sostiene que la densidad de la red de transporte eléctrico andaluza por millón de habitantes es un 40% inferior a la media peninsular y que la propuesta estatal de planificación 2025-2030 atiende una proporción reducida de las peticiones formuladas para Cádiz (Junta de Andalucía, 2026).

Entre los nuevos vectores energéticos, se proyectan aquellos relacionados con hidrógeno renovable del Campo de Gibraltar y la Bahía de Cádiz, la terminal de GNL de Los Barrios como base para el *bunkering* de combustibles limpios y un conjunto de recursos distribuidos analizados por la Diputación de Cádiz como, por ejemplo agrovoltaica, biomasa forestal, biogás y biometano, y energía de corrientes marinas en el Estrecho (Diputación de Cádiz, 2026). Los participantes en la Mesa extienden esta restricción a la red de distribución, gestionada en la mayor parte de la provincia por un operador principal, y reclaman mayor transparencia en la asignación de la capacidad de acceso (apartado 3.6).

BRECHAS DE DOTACIÓN: ANÁLISIS COMPARATIVO CÁDIZ, ANDALUCÍA Y ESPAÑA

A partir del recorrido realizado a lo largo de los apartados de este capítulo, es posible formular un diagnóstico de las infraestructuras de Cádiz en tres planos: las brechas de dotación, entendidas como aquellas infraestructuras ausentes, incompletas o cuya dotación se sitúa por debajo de los territorios de referencia; los cuellos de botella, asociados a las restricciones que estas carencias generan sobre la accesibilidad, los tiempos y los costes; y el estado de conservación, referido a las condiciones del capital existente y a sus necesidades de mantenimiento. Este diagnóstico se complementa con la lectura conjunta de la inversión y del stock de capital, la composición de las infraestructuras públicas y las actuaciones identificadas durante 2023-2025 mediante fuentes complementarias. Su contraste con el inventario físico permite, además, diferenciar entre la existencia de una brecha agregada de capital y la presencia de brechas localizadas por modalidad y función.

PLANO AGREGADO

En el plano agregado, la provincia muestra un dinamismo inversor modesto, la inversión bruta crece en términos reales por debajo del referente nacional, el esfuerzo inversor medio queda por debajo del promedio español y andaluz, y la dotación de capital por habitante mantiene una brecha estructural frente a la media nacional. Esa brecha, sin embargo, se matiza al descomponer la dotación per cápita en sus dos componentes contables: el capital por trabajador de Cádiz se acerca al promedio nacional, mientras que la tasa de empleo queda claramente por debajo. El déficit de capital por habitante refleja, por tanto, mucho más la baja intensidad laboral de la economía gaditana que una subdotación estructural del factor capital.

INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS Y COMPOSICIÓN DE LA DOTACIÓN

El plano de las infraestructuras públicas refuerza ese diagnóstico matizado. El esfuerzo inversor en infraestructuras durante el periodo queda ligeramente por encima de los referentes geográficos, y la dotación de capital infraestructural por habitante ocupa una posición bastante más favorable que la del capital total per cápita. La provincia no exhibe, pues, un déficit infraestructural agregado especialmente acusado: el déficit relativo se concentra en el capital privado y residencial, más que en los servicios colectivos. Lo distintivo de Cádiz es la composición de su dotación, que combina una singularidad muy marcada con dos cuellos de botella estructurales.

ESPECIALIZACIÓN PORTUARIA Y FUNCIÓN LOGÍSTICA

Las infraestructuras portuarias representan en Cádiz una proporción del flujo y del stock superior a la de los referentes geográficos y a la de cualquier otra provincia del panel. La concentración refleja el peso del doble sistema portuario provincial, articulado en torno a las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras (primer puerto español por tráfico de mercancías) y Bahía de Cádiz, de perfiles funcionales distintos y sin paralelo en el conjunto andaluz. El flujo inversor reciente intensifica esa concentración respecto al stock acumulado, lo que anticipa una consolidación progresiva del rasgo.

3.2. Brechas por modalidad y función

La lectura agregada anterior no permite identificar por sí sola dónde se localizan las diferencias de dotación dentro del sistema de infraestructuras. Para ello es necesario analizar a cada modalidad y atender no solo al volumen de capital existente, sino también a su distribución territorial, la continuidad de las redes, su capacidad de conexión y la función que desempeñan dentro del sistema provincial. Desde esta perspectiva, las diferencias se concentran en cuatro ámbitos: la red viaria de alta capacidad, el ferrocarril, las redes hídrica

y eléctrica y el transporte aéreo. Su naturaleza no es homogénea: mientras en algunos casos responde a discontinuidades o diferencias de dotación respecto de los referentes, en otros deriva de la relación entre la infraestructura disponible y la función que esta desempeña.

La primera brecha corresponde a la continuidad de la red viaria de alta capacidad. Cádiz concentra dos discontinuidades en sus corredores exteriores: la N-IV y la N-340/A-48 mantienen tramos sin desdoblar, pese a que la red española de gran capacidad figura entre las de mayor extensión de Europa. La brecha no se deriva de los kilómetros agregados de autovía, sino del cierre de la malla, ya que los tramos pendientes afectan a los accesos provinciales y a la conexión entre comarcas. A estas discontinuidades de la red troncal se suma la de la red secundaria del interior: los agentes consultados señalan la deficiente conexión de la Sierra de Cádiz y reclaman el desdoble del eje Arcos-Antequera (A-384), carencia que el análisis agregado del capital no permite captar.

La segunda brecha es ferroviaria y comprende las limitaciones de capacidad de la línea Algeciras-Bobadilla, la ausencia de conexión directa entre las bahías de Algeciras y Cádiz y las necesidades de mejora del eje Cádiz-Sevilla y de los servicios de larga distancia con Madrid. El ferrocarril representa el 9,2% del flujo inversor provincial en 2022, frente al 24,6% de España. Aunque su peso en el flujo aumentó durante el periodo analizado, parte de una base reducida y el stock acumulado todavía no recoge el efecto de las actuaciones en curso. Las aportaciones de la Mesa de expertos sitúan esta brecha entre las prioridades por su incidencia sobre la competitividad del puerto de Algeciras y sobre el sistema logístico e intermodal.

La tercera brecha afecta a las redes hídrica y eléctrica. En el ámbito eléctrico, la densidad de la red de transporte andaluza por habitante es un 40% inferior a la media peninsular. Muestra de ello es que, para la provincia de Cádiz, la Junta de Andalucía solicitó incorporar a la planificación eléctrica 2025-2030 un total de 22 actuaciones, que comprenden seis refuerzos de ejes de transporte y 16 posiciones en subestaciones, con una inversión estimada de 67 millones de euros. Entre estas actuaciones se encuentran las ampliaciones de las subestaciones de Algeciras, Facinas, Los Barrios, Pinar del Rey y Cañuelo. En materia hídrica, la brecha se relaciona con las necesidades de regulación, conducción y abastecimiento. Entre las actuaciones pendientes se encuentran la presa de Gibralmedina y la conexión entre los embalses de Bornos y Guadalcacín.

La cuarta brecha corresponde al transporte aéreo, aunque su naturaleza es funcional. Las infraestructuras aeroportuarias representan el 0,6% del flujo provincial en 2022, frente al 7,6% de España, y su peso en el stock también se sitúa por debajo del promedio nacional. Su capacidad instalada supera en más del doble el tráfico registrado en 2025, de modo que la limitación se relaciona principalmente con la oferta de rutas y frecuencias. La restricción no procede de la capacidad física, sino de la conectividad efectiva, medida por la disponibilidad de rutas y frecuencias. Se trata, por tanto, de un caso de infrautilización del capital existente y no de falta de capacidad instalada (Aena, 2026).

3.3. Posibles cuellos de botella: accesibilidad, tiempos y costes logísticos

Los cuellos de botella pueden ordenarse según su mecanismo de impacto. En el **transporte por carretera,** la congestión de la AP-4 y de la A-7, la saturación estival de la N-340 y los nudos de Tres Caminos (afectado temporalmente por las obras), Palmones y el acceso a La Línea incrementan la duración y la variabilidad de los desplazamientos. Sus efectos se trasladan a los costes logísticos, refuerzan el predominio de la carretera frente al ferrocarril y condicionan la localización empresarial. En el polígono El Fresno, la ausencia de acceso directo desde la A-7 en sentido Málaga-Algeciras obliga al transporte pesado a prolongar los recorridos y genera sobrecostes, disminuyendo posiblemente la atracción de la provincia para la realización de nuevas inversiones en materia industrial.

En el **ferrocarril,** la vía única y la falta de electrificación completa limitan la capacidad, obligan a gestionar los cruces mediante apartaderos y, junto con las pendientes del trazado, restringen la longitud y el peso de las composiciones. Como resultado, el transporte terrestre de mercancías con origen o destino en el puerto mantiene una dependencia de la carretera que incrementa la presión sobre la red viaria. La electrificación en curso reduce parte de la restricción, pero se identifica que, sin actuaciones sobre el trazado y la duplicación de vía, la capacidad continuará limitada ante un aumento de la frecuencia ferroviaria.

En materia de **energía y agua,** el cuello de botella actúa directamente sobre la entrada y la materialización de inversión. La falta de posiciones de acceso y de capacidad de evacuación en determinados nodos de la red eléctrica limita la conexión de nuevas instalaciones y puede traducirse en proyectos industriales que se paralizan, se posponen o no llegan a ejecutarse, así como en empresas que descartan su implantación en la provincia por falta de potencia disponible. A ello se añade la existencia de capacidad reservada para proyectos que finalmente no se materializan, reduciendo la capacidad disponible para otras iniciativas. En materia hídrica, la incertidumbre sobre la disponibilidad de agua ha dado lugar a planes urbanísticos bloqueados por informes desfavorables y condiciona también determinadas actividades agrarias.

Y finalmente en materia de **transporte aéreo,** el cuello de botella se concentra en la oferta. La pérdida de la base de Ryanair redujo las rutas y las frecuencias del Aeropuerto de Jerez y desplazó parte de la demanda provincial hacia los aeropuertos de Sevilla y Málaga (Aena, 2026; Ministerio de Transportes, 2026). Esta situación coexiste con capacidad aeroportuaria disponible, por lo que la respuesta se relaciona con la programación de conexiones y no con la ampliación de las instalaciones.

3.4. Actuaciones identificadas durante 2023-2025 (2026) y orientaciones de actuación

La actualización de las infraestructuras provinciales para el periodo 2023-2025 (2026) nos permite identificar actuaciones que inciden de forma distinta sobre la configuración existente. En algunos ámbitos, las inversiones previstas refuerzan aspectos ya consolidados, mientras que en otros se orientan a corregir limitaciones de capacidad, conexión o acceso. Entendemos que este contraste resulta necesario para interpretar las actuaciones recientes no solo por su volumen de inversión, sino también por la función que desempeñan dentro de cada sistema y por su capacidad para modificar las brechas observadas. A partir de este trabajo y análisis, las actuaciones identificadas se concentran en los cuatro ámbitos que hemos ido señalando a lo largo de este estudio: sistema portuario, red ferroviaria, infraestructura aeroportuaria y energía.

En el **sistema portuario,** las actuaciones mantienen la orientación de la inversión hacia el desarrollo de la capacidad y de las funciones logísticas de las autoridades portuarias de la Bahía de Algeciras y de la Bahía de Cádiz. En el caso de la APBA, se identifican actuaciones por 505 millones de euros, a las que se añaden los planes de inversión previstos en ambos puertos. Estas inversiones continúan incidendo y reforzando la especialización portuaria de la provincia y, por tanto, no deben interpretarse como respuesta a una brecha de dotación, sino como actuaciones dirigidas a adaptar o actualizar las instalaciones y servicios a la evolución de la actividad portuaria y logística.

En el **ámbito ferroviario,** las actuaciones se orientan a intervenir sobre algunas de las diversas limitaciones que presenta la conexión terrestre del sistema portuario. Las inversiones del Estado en el corredor Bobadilla-Algeciras alcanzan los 472 millones de euros y se complementan con el desarrollo de la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza. Su orientación se dirige al aumento de la capacidad ferroviaria para mercancías, la mejora de la conexión del puerto de Algeciras con los corredores ferroviarios nacionales y europeos y el desarrollo de la intermodalidad. No obstante, su incidencia real sobre la dotación y la capacidad efectiva de la red

dependerá de la ejecución y finalización de las actuaciones previstas y de las intervenciones que continúen siendo necesarias sobre el trazado.

En las **infraestructuras aeroportuarias,** la asignación de 24,6 millones de euros al Aeropuerto de Jerez en el Documento de Regulación Aeroportuaria mantiene su posición dentro de la planificación del sistema aeroportuario nacional. En este caso, la orientación de las actuaciones no responde principalmente a una necesidad de ampliación de capacidad, dado que la infraestructura disponible admite un volumen de tráfico superior al registrado. La cuestión se desplaza hacia el aprovechamiento de la capacidad existente, particularmente mediante el aumento de rutas, frecuencias y conexiones y la integración del aeropuerto en el sistema de movilidad, turismo y logística provincial.

Por último, en **energía,** el Valle Andaluz del Hidrógeno Verde incorpora una línea de inversión asociada al desarrollo de nuevos usos industriales y energéticos. El proyecto recientemente presentado de Moeve en Carteia contempla una capacidad prevista de 1.000 MW de electrolizadores, cuya ejecución modificaría la composición de la infraestructura energética provincial y aumentaría las necesidades asociadas a generación, transporte y conexión eléctrica. En consecuencia, la orientación de actuación no se limita al desarrollo de nueva capacidad de producción, sino que debe considerar simultáneamente la disponibilidad de red, las posiciones de acceso y la capacidad de evacuación necesarias para que los proyectos previstos puedan materializarse.

En conjunto, las actuaciones identificadas entre 2023 y 2025 (2026) muestran que el volumen de inversión previsto no permite, por sí solo, determinar la existencia o corrección de una brecha. Su interpretación exige **distinguir entre inversiones destinadas a reforzar funciones ya presentes,** como ocurre en el sistema portuario; **actuaciones dirigidas a corregir limitaciones de conexión y capacidad,** como en el ferrocarril; **medidas orientadas al aprovechamiento de capacidad instalada,** como en el Aeropuerto de Jerez; **y proyectos que generan nuevas necesidades de red y conexión,** como sucede en el ámbito energético. Esta diferenciación, conjuntamente con todo el análisis previo realizado, nos sirve de punto de partida para el diagnóstico que se desarrolla a continuación, centrado en las brechas de dotación, los posibles cuellos de botella y el estado de conservación de las infraestructuras.

3.5. Diagnóstico territorial, estado de conservación y orientaciones para la acción

Como ya hemos señalado, la evidencia expuesta en los apartados anteriores nos permite realizar un análisis conjunto de la situación de las infraestructuras de Cádiz a partir de la dotación disponible, el funcionamiento de las redes, las actuaciones desarrolladas o programadas durante 2023-2025 (2026) y el estado de conservación del capital existente. El diagnóstico nos apunta, como foto resumen, a una situación combinada de diferencias localizadas por modalidad y función, restricciones que afectan al aprovechamiento de determinadas redes y necesidades de mantenimiento y reposición.

A este diagnóstico se incorpora el **estado de conservación del capital existente.** Esta dimensión permite diferenciar las necesidades derivadas de una dotación insuficiente de aquellas asociadas a la conservación, reposición o adaptación de infraestructuras ya disponibles. En el ámbito nacional, según la Fundación BBVA (2026), el stock de infraestructuras productivas se ha reducido en cerca de 11.000 millones de euros desde 2014 y la inversión neta ha sido negativa en las infraestructuras hidráulicas desde 2012, en las ferroviarias entre 2016 y 2022 y en las viarias entre 2017 y 2022; es decir, en esos periodos la inversión no alcanzó a reponer el capital que se depreciaba. La evolución del stock provincial y las actuaciones identificadas en Cádiz deben interpretarse también dentro de este contexto.

En la **red viaria,** las necesidades de conservación afectan tanto a ejes de la red troncal como a carreteras autonómicas y secundarias. Las aportaciones analizadas señalan deterioro de firmes y actuaciones recurrentes en la A-381, AP-4 y N-340, así como necesidades de intervención en la A-480 Jerez-Sanlúcar, la A-373 y A-372 en la Sierra y la A-2228 Benalup-Alcalá de los Gazules. A ello se añaden problemas de drenaje que pueden provocar interrupciones de la circulación por inundaciones en La Janda (CEC, 2025). Estas necesidades deben diferenciarse de los desdobles, nuevos accesos o cierres de malla; mientras estos últimos incorporan capacidad o completan la red, las primeras persiguen mantener las condiciones de utilización del capital ya instalado.

En el **ferrocarril,** las necesidades de conservación aparecen integradas dentro de las actuaciones de modernización. El programa sobre el corredor Algeciras-Bobadilla comprende renovación de vía, intervención sobre drenajes, estabilización de laderas y sustitución de carril, balasto y traviesas (Adif, 2026). En este caso, las actuaciones combinan reposición de elementos existentes, adaptación de la infraestructura y aumento de las posibilidades de explotación del corredor, por lo que la frontera entre mantenimiento y ampliación de capacidad van de la mano y se hace difícil de separar por la situación de partida.

En las **infraestructuras hidráulicas,** las necesidades de nueva dotación conviven con la conservación y seguridad de las instalaciones existentes. Las actuaciones vinculadas a la presa de Gibralmedina o a la conexión entre Bornos y Guadalcacín responden a necesidades de regulación y conducción, mientras que los programas de seguridad en presas ejecutados o adjudicados por la Junta de Andalucía se dirigen al mantenimiento de los activos actualmente operativos (Junta de Andalucía, 2022). La planificación hídrica provincial debe considerar conjuntamente ambas dimensiones.

De este diagnóstico se derivarían, al menos, **cuatro orientaciones de actuación.** La primera consiste en completar aquellas redes o infraestructuras cuya continuidad o dotación permanece incompleta. La segunda se dirige a eliminar restricciones de capacidad, acceso o conexión que impiden aprovechar plenamente la infraestructura disponible o materializar nuevas inversiones. La tercera corresponde al aprovechamiento del capital ya instalado, especialmente cuando la capacidad física existente no se traduce en un nivel equivalente de utilización. La cuarta comprende la conservación, rehabilitación y reposición del capital existente mediante programas de mantenimiento de firmes, drenajes, vía, señalización, elementos de seguridad e instalaciones hidráulicas.

A estas cuatro orientaciones, de carácter físico, la Mesa de Expertos y la encuesta añaden **una quinta, de naturaleza institucional,** que entendemos condiciona la eficacia de las anteriores; es decir, dotar a la provincia de un marco de planificación integrada de las infraestructuras de transporte, energía y agua, estable entre legislaturas y con un seguimiento público de su ejecución. Tanto en el debate de la mesa de expertos como dos de cada tres encuestados, sitúan la falta de voluntad política sostenida entre los tres principales obstáculos históricos y un muy contundente 94% respalda un plan provincial de infraestructuras a medio y largo plazo (veinte años), consensuado y vinculante (apartado 3.6).

Esta clasificación nos permite vincular cada actuación con el problema que pretende resolver y evita incorporar bajo una misma categoría proyectos de naturaleza distinta. Asimismo, sitúa el mantenimiento como parte del diagnóstico de inversión provincial y no como un componente residual frente a la obra nueva. La evolución futura de las brechas dependerá, en consecuencia, tanto de la incorporación de nueva capacidad como de la ejecución de las actuaciones ya programadas y de la conservación de las infraestructuras actualmente en servicio.

En la siguiente tabla se recoge de manera resumida lo que hemos venido relatando en el diagnóstico.

TABLA 3.1 CUADRO-RESUMEN DEL DIAGNÓSTICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE CÁDIZ, 2015-2025

DIMENSIÓN	ANÁLISIS/HALLAZGO	INDICADOR O EVIDENCIA PARA CÁDIZ
Inversión agregada	Crecimiento real por debajo de los referentes	TMAA real 0,6 % (España: 2,5%)
Esfuerzo inversor agregado	Inferior al promedio nacional y andaluz	16,5% del PIB (España: 19,6%)
Stock de capital agregado	Acumulación por debajo del referente nacional	TMAA real 0,8 % (España: 1,3%)
Capital por habitante	Brecha respecto a España explicada en parte por la tasa de empleo	Índice 70,4 (España = 100)
Capital por trabajador	Próximo al promedio nacional	Índice 93,6 (España = 100)
Tasa de empleo (proxy L/P)	Componente explicativo de la diferencia de capital per cápita	Índice 75,2 (España = 100)
Productividad del capital	Por encima del promedio nacional	26,8 céntimos de PIB por euro de capital
Esfuerzo inversor en infraestructuras	Por encima de los referentes geográficos	0,90% del PIB (España: 0,84%)
Capital en infraestructuras por habitante	Diferencia respecto a España inferior a la registrada por el capital total	Índice 82,6 (España = 100)
Concentración portuaria	Especialización de la composición del capital provincial	43,5% del flujo en 2022 (España: 8,4%)
Ferrocarril	Diferencia de dotación y restricciones de capacidad y conexión	9,2% del flujo en 2022 (España: 24,6%)
Aeropuerto	Capacidad instalada disponible, pero diferencias en rutas y frecuencias	0,6% del flujo en 2022 (España: 7,6%)
Red eléctrica y agua	Restricciones de acceso, evacuación y disponibilidad que pueden impedir la materialización de inversiones	Proyectos industriales paralizados, pospuestos o no ejecutados; planes urbanísticos condicionados por disponibilidad hídrica
Conservación de la red viaria	Necesidades de reposición de firmes, drenajes y elementos de seguridad	A-381, AP-4, N-340, A-480, A-373, A-372 y A-2228; incidencias de drenaje en La Janda
Conservación ferroviaria	Necesidad. La modernización del eje Algeciras-Bobadilla incorpora actuaciones de reposición sobre la infraestructura existente	Renovación de vía, drenajes, estabilización de laderas y sustitución de carril, balasto y traviesas
Conservación hidráulica	Las necesidades de mantenimiento coinciden con las de ampliación de la dotación	Programas de seguridad de presas ejecutados o adjudicados en la provincia
Actualización 2023-2025 (2026) / transporte	Refuerzo portuario, actuaciones ferroviarias y mantenimiento de la posición del Aeropuerto de Jerez	505 M€ APBA + 472 M€ Bobadilla-Algeciras + 24,6 M€ DORA Jerez
Actualización 2023-2025 (2026) / energía	Incorporación del hidrógeno al sistema energético provincial y aumento de las necesidades de red	Moeve Carteia: 1.000 MW de electrolizadores

Fuente: elaboración propia a partir de Fundación BBVA-Ivie (2025, 2026), INE –Contabilidad Regional de España, Revisión Estadística 2024–, Adif, Aena, APBA, APBC, REE, Junta de Andalucía, CEC (2025) y las fuentes detalladas a lo largo del capítulo.

3.6. La visión de los agentes económicos y sociales: Mesa de Expertos y encuesta

3.6.1. DISEÑO DE LA CONSULTA Y ALCANCE DE LOS RESULTADOS

El diagnóstico técnico de los apartados anteriores se ha contrastado con la opinión de quienes planifican, gestionan o utilizan las infraestructuras de la provincia. Para ello, como señalamos en las páginas precedentes,

se emplearon dos instrumentos sucesivos. El primero fue la **Mesa de Expertos sobre infraestructuras gaditanas,** celebrada en Cádiz el 29 de junio de 2026 y convocada por los responsables de este informe, Servicio de Estudios del Consejo General de Economistas de España y el Colegio Profesional de Economistas de Cádiz, en colaboración con la CEC. La sesión se organizó en tres rondas de "lluvia" de ideas, en las que además de la participación directa de los asistentes (tema-preguntas-respuestas) se utilizó la plataforma *Kahoot!,* en las que se pidió a los asistentes que, tras todo un proceso de análisis, explicación y debate, identificasen los escenarios deseables para la provincia, los factores y agentes de cambio necesarios para alcanzarlos y los proyectos que consideraban principales, que se fueron construyendo, identificando y analizando en la fase previa de la mesa. Cada participante podía formular y defender hasta tres aportaciones breves por ronda, que después votaba el resto de asistentes; la puntuación resultante se ha utilizado como indicador ordinal del respaldo que obtuvo cada aportación entre los presentes.

Participaron 23 personas distintas. Entre ellas había representantes de la Junta de Andalucía y sus delegaciones, la Diputación de Cádiz, ayuntamientos de la provincia, las autoridades portuarias de la Bahía de Algeciras y de la Bahía de Cádiz, Aena, el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz, la CEC y otras asociaciones empresariales, empresas, la Universidad y los Colegios de Arquitectos, de Ingenieros y de Ingenieros Técnicos. Las aportaciones se han codificado por temas. Como una misma aportación puede referirse a varios de ellos, las frecuencias en algunos de los análisis indican cuántos participantes mencionan cada tema y no suman el total de asistentes; en otros casos se explican por porcentajes (%).

El segundo instrumento fue una **encuesta en línea,** abierta entre el 17 de julio y el 7 de agosto de 2026, que reproducía la estructura de la Mesa y añadía un bloque sobre la situación actual y las expectativas. El cuestionario combinaba 74 ítems de respuesta cerrada, en su mayoría valorados en una escala de 1 a 5, con cinco preguntas abiertas. Se obtuvieron 18 respuestas válidas, once de empresas, dos de organizaciones empresariales, dos de universidades y centros de investigación, dos de entidades del sector público y una de una organización sindical. La mitad de los encuestados desarrolla su actividad en el conjunto de la provincia y cinco lo hacen en la Bahía de Cádiz. Solo tres habían participado en la Mesa, de modo que ambas fuentes recogen, en lo esencial, opiniones de personas/entidades distintas y sus coincidencias no se explicarían por la repetición de informantes (tabla 3.2).

TABLA 3.2. FICHA TÉCNICA DE LA MESA DE EXPERTOS Y DE LA ENCUESTA

CARACTERÍSTICA	MESA DE EXPERTOS	ENCUESTA
Fecha	29 de junio de 2026	17 de julio a 7 de agosto de 2026
Formato	Sesión presencial en una intervención inicial (exposición- preguntas-respuestas) y tres rondas adicionales de "lluvia" de ideas con votación entre participantes (Kahoot!)	Cuestionario en línea: 74 ítems cerrados y 5 preguntas abiertas
Participación	23 personas + Equipo del Estudio	18 respuestas válidas, 3 de ellas de asistentes a la Mesa
Perfil	Autoridades portuarias, Aena, Zona Franca, CEC, colegios profesionales, administraciones y empresas	11 empresas y consultoras, 2 organizaciones empresariales, 2 universidades o centros de investigación, 2 entidades públicas y 1 sindicato
Contenido	Escenarios deseables; factores y agentes de cambio; proyectos principales	Escenarios; factores, agentes y obstáculos; proyectos e impacto; situación actual y expectativas
Tratamiento	Codificación temática de las aportaciones; respaldo medido por la votación	Medias en escala 1-5 sin NS/NC; frecuencias en las preguntas de selección

Fuente: elaboración propia a partir de los resultados de la Mesa de Expertos (29 de junio de 2026) y de la encuesta a agentes económicos y sociales (julio-agosto de 2026).

Aunque ninguno de los dos instrumentos constituye una muestra representativa en sentido estadístico, sí que podemos afirmar (y ese era su objetivo) que sus resultados expresan la opinión cualificada de agentes con un alto conocimiento directo de las infraestructuras provinciales y, por tanto, deben leerse como tal. Las medias de la encuesta excluyen las respuestas «NS/NC», por lo que el número de respuestas válidas oscila entre 14 y 18 según el ítem; con ese tamaño, diferencias de pocas décimas entre ítems carecen de significación, y la lectura se centra en los órdenes de magnitud y en las coincidencias entre fuentes.

3.6.2. ESCENARIOS DESEABLES

En la primera ronda de la Mesa, la energía fue el tema más recurrente: el 79% de los participantes que formularon aportaciones se refirieron a la disponibilidad de potencia eléctrica, a la capacidad de las redes de transporte y de las subestaciones, al almacenamiento o a un desarrollo renovable ordenado en el territorio. Le siguen el ferrocarril, citado por 52% de los participantes, la planificación y ordenación territorial integrada de las infraestructuras, por el 47%, y la red viaria, por el 32% (tabla 3.3). Las aportaciones más votadas describen el escenario deseable como una combinación de planificación integrada, capacidad eléctrica suficiente y conexiones ferroviarias y viarias entre las dos bahías y con el exterior, más que como la suma de obras concretas. Uno de los participantes resumió esa aspiración al describir una provincia que sea a la vez productora y exportadora de energía, polo industrial capaz de fabricar su propia cadena de valor y proveedora de estabilidad al sistema eléctrico del sur peninsular.

TABLA 3.3. MESA DE EXPERTOS: TEMAS CITADOS EN CADA RONDA (NÚMERO DE PARTICIPANTES QUE LOS MENCIONAN)

TEMA	ESCENARIOS DESEABLES (N = 19)	FACTORES Y AGENTES DE CAMBIO (N = 17)	PROYECTOS PRINCIPALES (N = 10)
Red eléctrica, generación y almacenamiento	15	3	6
Ferrocarril	10	1	5
Planificación y ordenación territorial integrada	9	6	1
Red viaria y accesos	6	1	4
Aeropuerto de Jerez	4	0	1
Cohesión territorial y capilaridad de las redes	2	0	1
Suelo industrial y logístico	1	0	3
Coordinación, consenso político y gobernanza	0	11	0
Simplificación administrativa y seguridad jurídica	1	8	0
Colaboración público-privada	0	8	0
Formación y talento	0	6	0
Financiación y fondos europeos	0	4	0
Resiliencia, sostenibilidad y mantenimiento	0	4	1
Agua	1	0	0

Fuente: elaboración propia a partir de los resultados de la Mesa de Expertos (29 de junio de 2026). n: participantes que formularon aportaciones en cada ronda. Una aportación puede referirse a varios temas.

La encuesta nos confirma ese planteamiento, pero muestra también la dificultad de jerarquizar cuando las carencias son generales. Los diez escenarios propuestos obtienen una importancia media igual o superior a 4,2 sobre 5, y en todos ellos al menos el 82 % de los encuestados los valora con 4 o 5 (tabla 3.4). Encabezan la valoración la conectividad ferroviaria moderna entre las bahías y con el corredor atlántico y una red viaria sin cuellos de botella (4,88 en ambos casos), seguidas de la planificación territorial integrada (4,72), la conversión del Aeropuerto de Jerez en un nodo regional con conexiones estables (4,71) y la plena

disponibilidad de energía eléctrica en los puntos de consumo productivo (4,67). La pregunta sobre la prioridad absoluta para los próximos cuatro años discrimina algo más, aunque señala los ítems identificados: cinco encuestados eligen la planificación territorial integrada, otros cinco la conectividad ferroviaria y cuatro la red viaria.

En cuanto al horizonte temporal, la disponibilidad de energía eléctrica y el desdoble de la N-IV con la resolución de los nudos viarios críticos son los escenarios que se consideran más urgentes: el 78% de los encuestados los sitúa en el corto plazo. La conectividad ferroviaria Algeciras-Bobadilla se percibe como urgente por la mitad de ellos, mientras que la producción y exportación de renovables, el suelo industrial y las infraestructuras resilientes al cambio climático se reparten entre el corto y el medio plazo. Entre los escenarios que los encuestados echan en falta figuran la circunvalación de la A-7 a su paso por Algeciras, San Roque y Sotogrande y la conexión de la Sierra de Cádiz, cuya red viaria a veces es percibida muy críticamente en su estado actual.

TABLA 3.4. ENCUESTA: IMPORTANCIA Y URGENCIA DE LOS ESCENARIOS DESEABLES PARA 2025-2035

ESCENARIO	IMPORTANCIA MEDIA (1-5)	% QUE LO VALORA CON 4 O 5	PRIORIDAD ABSOLUTA A 4 AÑOS (Nº)	HORIZONTE (1 = CORTO; 5 = LARGO PLAZO)
Conectividad ferroviaria moderna (bahías y corredor atlántico)	4,88	94	5	2,39
Red viaria sin cuellos de botella (N-IV, A-48, accesos portuarios)	4,88	100	4	1,89
Planificación territorial integrada	4,72	100	5	–
Aeropuerto de Jerez como nodo regional	4,71	94	0	–
Plena disponibilidad de energía eléctrica	4,67	94	2	1,83
Infraestructura hídrica garantizada	4,59	94	0	–
Infraestructuras resilientes al cambio climático	4,39	89	1	2,89
Suelo industrial y áreas logísticas modernas	4,29	88	1	2,72
Polo industrial con cadena de valor propia	4,25	88	0	–
Productora y exportadora neta de energía renovable	4,18	82	0	2,67

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta a agentes económicos y sociales (julio-agosto de 2026); entre 16 y 18 respuestas válidas por ítem. El horizonte se refiere al escenario equivalente de la pregunta 1.3 (en el ferrocarril, el eje Algeciras-Bobadilla; en la red viaria, el desdoble de la N-IV y los nudos críticos); «–»: escenario no incluido en esa pregunta.

3.6.3. FACTORES Y AGENTES DE CAMBIO

La segunda ronda de la Mesa desplazó el foco de las obras a las condiciones que permiten ejecutarlas. Una amplia mayoría de los participantes aludieron a la coordinación entre administraciones, al consenso político o a la necesidad de un liderazgo que asegure la ejecución de lo planificado; ocho mencionaron la simplificación administrativa y la seguridad jurídica, y otros ocho la colaboración público-privada. La formación y la disponibilidad de talento técnico aparecieron en seis aportaciones y la financiación, incluida la gestión de los fondos europeos, en cuatro. Dos participantes plantearon la transparencia y la implicación de la red de distribución eléctrica, y uno de ellos reclamó expresamente acabar con lo que calificó de "monopolio". Las tres aportaciones más votadas combinan, con distintos énfasis, la ordenación territorial compartida entre Estado/Administración General, Diputación, Ayuntamientos y Junta de Andalucía, el consenso político con coordinación legislativa y la agilización administrativa.

En la encuesta, los factores mejor valorados son la simplificación administrativa y la agilización de permisos (4,50), la seguridad jurídica y la estabilidad normativa a largo plazo (4,44) y el consenso entre las

administraciones implicadas (4,41), seguidos de la planificación territorial integrada (4,25) y de una voluntad política sostenida entre legislaturas (4,24). Entre los agentes, la Administración General del Estado y la Junta de Andalucía reciben la valoración más alta (4,72 en ambos casos), seguida de la Diputación Provincial (4,28), las autoridades portuarias (4,06) y los ayuntamientos y Aena (4,00). Las empresas y sus organizaciones se sitúan en torno a 3,8, la Universidad de Cádiz y los centros de formación profesional en 3,5 y los sindicatos en 2,9. La responsabilidad de desbloquear las infraestructuras se atribuye, por tanto, ante todo a las administraciones con competencias inversoras.

La pregunta sobre los obstáculos que han frenado históricamente las infraestructuras gaditanas ofrece, a nuestro juicio, uno de los resultados más claros de la consulta. El 67% de los encuestados incluyen la falta de voluntad política sostenida en el tiempo entre los tres principales, muy por delante del exceso de burocracia (39%), la fragmentación entre comarcas y administraciones (34%), la financiación insuficiente o mal asignada (34%), la ausencia de una agenda provincial unificada (28%) y las dificultades de la tramitación ambiental y urbanística (28%). Las respuestas abiertas apuntan en la misma dirección: siete de las diez que identifican un factor o agente capaz de desbloquear la situación se refieren a la voluntad política o a la capacidad inversora del Estado, y una de ellas propone articular un grupo de interlocución provincial, político y empresarial, con presencia estable ante la Administración central. Los obstáculos señalados parece que son, en su mayoría, de mayoría en el ámbito de la naturaleza institucional antes que en el plano técnico.

3.6.4. PROYECTOS PRIORITARIOS

En la tercera ronda, que complementaba a lo recogido en las intervenciones iniciales de exposición del tema, preguntas y respuesta, se obtuvieron las siguientes conclusiones con relación a la petición de propuestas de proyectos concretos. El refuerzo de la red eléctrica provincial, ya sea mediante el desbloqueo del eje de 400 kV norte-sur o mediante la ampliación de la capacidad de transporte y distribución, aparece en más del 50% de las aportaciones, y los proyectos energéticos en sentido amplio, incluidas las comunidades energéticas y la repotenciación, en el 60%. El ferrocarril figura también entre la mayoría (+50%), con referencias a la conexión entre las dos bahías y a la culminación del eje Algeciras-Bobadilla; la red viaria en el 40%, con el desdoble de la N-IV a la cabeza; y el suelo industrial y logístico en el 30%. En cualquier caso, las dos propuestas más votadas reunían el desdoble de la N-IV, la mejora de la red eléctrica, la conexión ferroviaria entre bahías y la actualización del suelo industrial disponible; resultados coherentes con el análisis previo realizado en los capítulos previos de este estudio. Una aportación aislada, pero coherente con el diagnóstico del apartado 3.5, planteó un plan permanente de recuperación y mantenimiento de las infraestructuras provinciales apoyado en un gemelo digital.

La encuesta ordena los proyectos de forma muy similar (tabla 3.5). Por importancia media destacan el desdoble completo de la N-IV entre Los Palacios y Jerez, con actuación en los nudos críticos (4,72), el refuerzo de la red eléctrica provincial (4,65, el único proyecto que todos los encuestados con opinión valoran con 4 o 5), la mejora de los accesos a los puertos y el desdoble de la A-48 (4,53 en ambos casos). Cuando se pide elegir solo tres, la N-IV es seleccionada por el 61% y la A-48 por el 45%; los dos proyectos ferroviarios, el eje Algeciras–Bobadilla y la conexión entre bahías, reúnen al 37% cada uno, y el Aeropuerto de Jerez y la red eléctrica, 33%. Los proyectos de carácter más instrumental, como los nodos de intermodalidad o el gemelo digital, obtienen valoraciones algo menores y al tener que hacer una selección de prioridades apenas se eligen como prioritarios. Lo mismo ocurre con las infraestructuras hidráulicas, que se consideran importantes (4,24) pero solo un encuestado sitúa entre sus tres prioridades. Las propuestas abiertas añaden el desdoble de la carretera Arcos-Antequera, un gasoducto que mejore la competitividad energética de la provincia y, aunque de forma muy residual y minoritaría, una posible conexión entre Europa y África a través del Estrecho.

TABLA 3.5. ENCUESTA: IMPORTANCIA DE LOS PROYECTOS Y SELECCIÓN ENTRE LOS TRES PRIORITARIOS

PROYECTO	IMPORTANCIA MEDIA (1-5)	% QUE LO VALORA CON 4 O 5
Desdoble de la N-IV (Los Palacios-Jerez) y nudos críticos	4,72	94
Refuerzo de la red eléctrica provincial (eje 400 kV norte-sur)	4,65	100
Desdoble de la A-48 (Vejer-Tarifa-Algeciras)	4,53	94
Accesos viarios y ferroviarios a los puertos	4,53	94
Electrificación y doble vía Algeciras-Bobadilla	4,41	82
Conexión ferroviaria entre las dos bahías	4,35	82
Aeropuerto de Jerez como nodo regional	4,33	83
Comunidades energéticas y almacenamiento (BESS)	4,33	87
Presa de Gibralmedina y conexión Bornos-Guadalcacín	4,24	88
Infraestructura digital (5G y fibra)	4,12	81
Área logística LÓGICA y zonas de actividad logística	4,00	87
Plan de suelo industrial sostenible (PISOEs)	4,00	80
Nodos de intermodalidad en la Bahía y el Campo de Gibraltar	3,87	80
Gemelo digital de las infraestructuras provinciales	3,86	79

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta a agentes económicos y sociales (julio-agosto de 2026).

Los encuestados esperan que estos proyectos beneficien a su actividad sobre todo por la creación de empleo de calidad (4,44) y por la mejora de la competitividad frente a otras provincias (4,41), y en menor medida por la reducción de los costes logísticos (4,00).

3.6.5. VALORACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EXPECTATIVAS

El último bloque de la encuesta recoge una valoración concreta de la situación de partida (tabla 3.6). Todos los encuestados que se pronuncian están de acuerdo en que el déficit de infraestructuras es uno de los principales frenos al crecimiento de Cádiz (4,76), y casi nueve de cada diez consideran que la provincia ha perdido posiciones competitivas por falta de inversión (4,56) y que el ritmo de ejecución de las inversiones ya comprometidas es insuficiente (4,61). El 78% coincide en que el déficit energético es tanto o más grave como el de transporte. La única afirmación que no obtiene un respaldo mayoritario es la que afirmaba que la colaboración entre administraciones y empresas ha mejorado en los últimos años, la mitad de los encuestados se muestra en desacuerdo y solo el 31% la suscribe. En coherencia con lo anterior, el 94% apoya un plan provincial de infraestructuras con horizonte de medio-largo plazo (al menos a veinte años), consensuado y vinculante.

La valoración global del estado actual de las infraestructuras provinciales es de 4,1 sobre 10, con una mediana de 3. El 61% de los encuestados la puntúan con 4 o menos y ninguno supera el 8. Las expectativas son de prudencia. 38% de los encuestados creen que la situación podría mejorar, pero para ello condicionan esa mejora a que se mantengan la presión y el consenso actuales; 22% esperan que todo siga igual, con proyectos anunciados y escasa ejecución; 16% prevén una mejora leve que no resolverá los déficits estructurales, y otro 16%, un empeoramiento si no cambian la gobernanza y la financiación. En definitiva, los mensajes que los encuestados dirigen a quienes tienen capacidad de decisión insisten en pasar del diagnóstico a la ejecución. Uno de ellos lo formula de manera muy directa indicando que la provincia "no necesita más diagnóstico sino decisiones", lo que exige convertir las infraestructuras estratégicas en una prioridad presupuestaria y de ejecución. Otros piden planificar e invertir a largo plazo y cumplir lo planificado, coordinar

Consejo General de Economistas de España
Colegio de Economistas de Cádiz

las actuaciones ya iniciadas, garantizar la igualdad de servicios entre municipios y reforzar el mantenimiento, porque "al final es más barato prevenir".

TABLA 3.6. ENCUESTA: GRADO DE ACUERDO CON AFIRMACIONES SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL

AFIRMACIÓN	MEDIA (1-5)	% DE ACUERDO (4-5)	% EN DESACUERDO (1-2)
El déficit de infraestructuras es uno de los principales frenos al crecimiento de Cádiz	4,76	100	0
Cádiz necesita un plan provincial de infraestructuras a 20 años, consensuado y vinculante	4,61	94	0
El ritmo de ejecución de las inversiones ya comprometidas es insuficiente	4,61	89	6
La provincia ha perdido posiciones competitivas por falta de inversión en infraestructuras	4,56	89	11
El déficit de infraestructuras energéticas es tan grave como el de transporte	4,22	78	6
La posición logística y estratégica de Cádiz no se está aprovechando suficientemente	4,12	76	12
La fragmentación comarcal dificulta una agenda de infraestructuras unificada	4,06	78	11
Los puertos son una fortaleza que compensa parcialmente otros déficits	3,88	71	6
La colaboración entre administraciones y empresas ha mejorado en los últimos años	2,62	31	50

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta a agentes económicos y sociales (julio-agosto de 2026).

3.6.6. CONTRASTE CON EL ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO ECONÓMICO Y TÉCNICO PREVIO

Como ya hemos apuntado previamente, la consulta a los agentes y el análisis/diagnóstico económico y técnico de este capítulo coinciden en lo fundamental. Los cuatro ámbitos de brecha identificados en el apartado 3.2 (la continuidad de la red viaria de alta capacidad, el ferrocarril, las redes eléctrica e hídrica y la conectividad aérea) son también los que concentran las prioridades de la Mesa y de la encuesta, y el orden de urgencia que expresan los encuestados, con la energía eléctrica y la N-IV en el corto plazo, se corresponde con los cuellos de botella descritos en el apartado 3.3.

Hay, no obstante, una diferencia de graduación que conviene explicar. Los agentes perciben un déficit generalizado, mientras que los datos del capítulo 2 sitúan el capital en infraestructuras por habitante en el 82,6% de la media nacional y el esfuerzo inversor en infraestructuras ligeramente por encima del español. Ambas lecturas son compatibles. Las magnitudes agregadas de stock no reflejan la ausencia de los tramos que cierran una red, como el desdoble pendiente de la N-IV o el enlace ferroviario entre las dos bahías, que es lo que el usuario percibe como carencia; tampoco recogen la capacidad de la red eléctrica, que la base BBVA-Ivie no trata como infraestructura pública, ni informan sobre el retraso en la ejecución de las inversiones comprometidas, que es el aspecto peor valorado por los encuestados. El déficit que señalan los agentes, entendemos que muy congruente con lo observado, es, sobre todo, de composición, de continuidad de las redes y de ejecución.

La consulta aporta, además, tres elementos que el análisis cuantitativo no permitía identificar con claridad. El primero es la dimensión institucional, la falta de continuidad política, la fragmentación administrativa y la lentitud de la tramitación pesan más que la escasez de recursos entre las causas de los retrasos. El segundo es la red de distribución eléctrica, que se añade a las restricciones de la red de transporte descritas en el

apartado 3.1 como condicionante de la implantación industrial. El tercero es la cohesión interna de la provincia, con referencias a la red secundaria del interior, a la Sierra y a la igualdad de servicios entre municipios, que matiza un diagnóstico centrado hasta ahora en los grandes corredores.

El resultado conjunto de la Mesa y de la encuesta deja poco margen a la duda sobre el recorrido de mejora que tiene la provincia. Una valoración media de 4,1 sobre 10, la unanimidad sobre el déficit de infraestructuras como freno al crecimiento y la escasa confianza en que el ritmo actual de ejecución resuelva los problemas estructurales describen una provincia con necesidades de actuación bien identificadas en el transporte, la energía y el agua. Buena parte de esas actuaciones están ya diagnosticadas, e incluso programadas; lo que los agentes reclaman es un marco de planificación integrada, estable entre legislaturas y con seguimiento de su ejecución, que permita convertirlas en obras terminadas. Las propuestas de los apartados siguientes parten de esa doble constatación.

3.7. Propuestas de actuación

3.7.1. CRITERIOS Y HORIZONTE TEMPORAL

Las propuestas que siguen se derivan de los tres análisis que componen este estudio: la evolución económica, social y empresarial de la provincia (capítulo 1), la evolución de la inversión y del stock de capital (capítulo 2) y el diagnóstico de las infraestructuras, contrastado con la Mesa de Expertos y la encuesta (capítulo 3). Solo hemos incorporado actuaciones que cumplen dos condiciones, responder a una carencia documentada en el estudio y contar con el respaldo de alguna de las fuentes cualitativas o con un compromiso de planificación ya existente. El resultado es un programa concreto, en el que cada actuación se vincula al problema que pretende resolver, a las administraciones responsables y a un plazo.

Las veinte propuestas se agrupan en ocho ámbitos y se asignan a tres horizontes. El corto plazo abarcaría hasta 2029 y coincide con el periodo de cuatro años sobre el que se preguntó a los encuestados por la prioridad absoluta; el medio plazo se extiende hasta 2035, horizonte de los escenarios valorados en la Mesa y en la encuesta; el largo plazo comprende las actuaciones que, por su escala o su grado de maduración, no pueden completarse antes de esa fecha. Muchas de estas últimas exigen decisiones inmediatas, como la redacción de estudios informativos o la protección de trazados, y así se indica en cada caso.

El orden de exposición responde a una conclusión del propio estudio. Las propuestas de gobernanza preceden a las de obra porque buena parte de las carencias gaditanas están identificadas, e incluso programadas, desde hace años, y el obstáculo más citado por los agentes ha sido la falta de continuidad en su ejecución. Siguen la energía, el ferrocarril y la red viaria, donde se concentran las brechas con mayor efecto sobre la competitividad, y después los puertos y el suelo productivo, el aeropuerto, el agua y, como ámbito transversal, la conservación del capital existente.

3.7.2. GOBERNANZA, PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN

PROPUESTA 1. APROBAR UN PLAN PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CÁDIZ CON HORIZONTE 2045

El 94% de los encuestados respalda un plan provincial de infraestructuras a veinte años, consensuado y vinculante, y la planificación territorial integrada es, junto con el ferrocarril, la opción más elegida como prioridad absoluta. El estudio aporta además una razón técnica que está muy presente. las restricciones de la red eléctrica, del agua y del suelo logístico condicionan la viabilidad de proyectos que hoy se planifican por separado. El Valle Andaluz del Hidrógeno Verde lo ilustra, su materialización efectiva, como se remarcó durante su presentación pública, depende a la vez de la red de transporte eléctrico, de las posiciones de

acceso y de la disponibilidad de agua. Se propone que la Diputación Provincial, la Junta de Andalucía y la Administración General del Estado elaboren conjuntamente, con la participación de las autoridades portuarias, Aena, los ayuntamientos y las organizaciones empresariales y sindicales, un plan que integre transporte, energía, agua y suelo productivo, con un calendario de actuaciones, una estimación de su coste y la asignación de responsabilidades. Su carácter vinculante puede articularse mediante un convenio interadministrativo con compromisos plurianuales, revisable cada cinco años. El plan debería aprobarse antes de 2029, para que sus prioridades se trasladen a la próxima planificación estatal de infraestructuras y a la programación del marco financiero plurianual de la Unión Europea 2028-2034.

PROPUESTA 2. CREAR UNA OFICINA TÉCNICA DE SEGUIMIENTO DE LAS INVERSIONES EN LA PROVINCIA

Uno de los aspectos peor valorados por los encuestados es el ritmo de ejecución de las inversiones ya comprometidas, que el 89% considera insuficiente, y solo el 31% cree que la colaboración entre administraciones y empresas ha mejorado. El capítulo 2 nos ha permitido dimensionar el problema, entre 2015 y 2022 la inversión real en infraestructuras públicas en Cádiz cayó un 19,0% y el esfuerzo inversor pasó del 1,3% al 1,0% del PIB. Se propone constituir, en el seno de la Diputación o mediante un consorcio con la Junta de Andalucía y las organizaciones empresariales, una oficina técnica que publique cada año el grado de ejecución de las inversiones comprometidas en la provincia por todas las administraciones y empresas públicas, comparando lo presupuestado con lo licitado, lo adjudicado y lo efectivamente ejecutado. Esa información, hoy dispersa, es la condición para analizar el cumplimiento de los compromisos y para que el plan provincial no quede en una declaración de intenciones. Es una medida de corto plazo y de coste reducido.

PROPUESTA 3. ESTABLECER UNA INTERLOCUCIÓN PROVINCIAL ÚNICA ANTE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL Y LA UNIÓN EUROPEA

Siete de las diez respuestas abiertas que identifican un agente capaz de desbloquear las infraestructuras apuntan a la voluntad política o a la capacidad inversora del Estado, y la fragmentación entre comarcas y administraciones figura entre los obstáculos más citados. Se propone una mesa institucional permanente, integrada por la Diputación, la Junta de Andalucía, los principales ayuntamientos, las autoridades portuarias, las organizaciones empresariales y sindicales y representantes de los colegios profesionales implicados, que defienda una agenda única de prioridades en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado, en la planificación eléctrica y en las convocatorias europeas. Esa agenda debe incluir el cumplimiento de los plazos de la red transeuropea de transporte, cuyo Reglamento (UE) 2024/1679 fija 2030 como horizonte de finalización de la red básica, a la que pertenece el corredor que da acceso ferroviario al puerto de Algeciras.

PROPUESTA 4. AGILIZAR LA TRAMITACIÓN DE LOS PROYECTOS ESTRATÉGICOS

La simplificación administrativa y la seguridad jurídica son los factores de cambio mejor valorados en la encuesta (4,50 y 4,44 sobre 5), y las dificultades de la tramitación ambiental y urbanística aparecen entre los obstáculos históricos. Se proponen tres medidas de corto plazo. La primera, un procedimiento de tramitación preferente para los proyectos que el plan provincial declare estratégicos, con plazos máximos de informe para las administraciones implicadas. La segunda, una zonificación previa del territorio que delimite, con criterios ambientales y agrarios, las áreas excluidas y las preferentes para la implantación de plantas renovables, de modo que no sea necesario evaluar caso a caso proyectos situados en zonas inviables, como planteó la propia administración autonómica en la encuesta. La tercera, la actualización de los planes urbanísticos municipales que hoy impiden ordenar el suelo industrial y logístico.

3.7.3. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

PROPUESTA 5. REFORZAR LA RED DE TRANSPORTE ELÉCTRICO Y DESBLOQUEAR EL EJE DE 400 KV

La energía es el tema más citado en la Mesa, y uno de los cuellos de botella a nivel nacional, donde el 79% de los participantes la mencionó al describir los escenarios deseables, y el refuerzo de la red eléctrica es el único proyecto que todos los encuestados con opinión valoran como importante o muy importante. El diagnóstico coincide, Cádiz es la segunda provincia andaluza por potencia renovable instalada (3.410 MW) y la primera en eólica, pero la falta de capacidad de evacuación y de acceso en determinados nudos impide conectar nuevas instalaciones industriales y de generación, y la densidad de la red de transporte andaluza por habitante es un 40% inferior a la media peninsular. Se propone, en el corto plazo, incorporar a la planificación de la red de transporte 2025-2030 las 22 actuaciones solicitadas para la provincia (seis refuerzos de ejes y 16 posiciones en subestaciones, con una inversión estimada de 67 millones de euros), incluidas las ampliaciones de las subestaciones de Algeciras, Facinas, Los Barrios, Pinar del Rey y Cañuelo, y desbloquear el eje de 400 kV norte-sur. En el medio plazo, la red debe dimensionarse para la demanda asociada al hidrógeno renovable, cuyas peticiones superan los 4.000 MW, y a la electrificación de los muelles de ambos puertos.

PROPUESTA 6. GARANTIZAR LA TRANSPARENCIA Y EL USO EFECTIVO DE LA CAPACIDAD DE ACCESO A LA RED

Una parte del problema no se resuelve con más red, sino que entendemos puede ir ligada con una mejor asignación de la ya existente. El diagnóstico identifica capacidad reservada para proyectos que no llegan a ejecutarse, y los participantes en la Mesa reclaman mayor transparencia en la red de distribución. Se propone que la Junta de Andalucía, en coordinación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, verifique la aplicación de los hitos administrativos cuyo incumplimiento determina la caducidad de los permisos de acceso y conexión, para que la capacidad bloqueada por proyectos inactivos quede disponible; que se publique con regularidad, y con detalle por nudo, la capacidad disponible en las redes de transporte y de distribución de la provincia; y que los planes de inversión de las distribuidoras den prioridad a los polígonos industriales y a las áreas logísticas con demanda acreditada. Son medidas regulatorias de corto plazo, que no requieren grandes inversiones y pueden liberar capacidad en poco tiempo.

PROPUESTA 7. DESARROLLAR EL ALMACENAMIENTO Y LA GENERACIÓN DISTRIBUIDA EN LOS ESPACIOS PRODUCTIVOS

Las comunidades energéticas y el almacenamiento obtienen en la encuesta una valoración media de 4,33 y aparecen en varias aportaciones de la Mesa. Se propone un programa provincial, impulsado por la Diputación con el apoyo de la Agencia Andaluza de la Energía, que promueva comunidades energéticas y sistemas de almacenamiento en polígonos industriales y municipios, el autoconsumo compartido en las áreas empresariales y la repotenciación de los parques eólicos más antiguos, aprovechando la condición de Cádiz como territorio pionero en esta tecnología. Su desarrollo corresponde al medio plazo y reduce la presión sobre la red al acercar la generación al consumo.

PROPUESTA 8. CONVERTIR LA CAPACIDAD ENERGÉTICA EN BASE INDUSTRIAL

En el capítulo 1 mostrábamos que la singularidad industrial gaditana descansa en el refino, la química y la energía, mientras la manufactura ha caído del 10,3% al 6,9% del VAB entre 2015 y 2023; en el capítulo 2, que el peso de la energía en el stock de capital provincial (1,3%) es muy inferior al de Sevilla (12,0%) o A

Coruña (9,8%). La Mesa formuló como escenario deseable una provincia que sea productora y exportadora de energía y, a la vez, polo industrial capaz de fabricar su propia cadena de valor. Se propone, en el medio y largo plazo, una estrategia de atracción de industria intensiva en electricidad renovable y de las cadenas de suministro del hidrógeno, las energías renovables marinas y el almacenamiento, vinculada al suelo industrial con potencia garantizada (propuesta 16), a la terminal de gas natural licuado de Los Barrios como base de suministro de combustibles limpios al transporte marítimo y a la formación técnica de la Universidad de Cádiz y de los centros de formación profesional.

3.7.4. FERROCARRIL

PROPUESTA 9. COMPLETAR LA MODERNIZACIÓN DEL EJE ALGECIRAS-BOBADILLA Y FIJAR EL CALENDARIO DE SU DUPLICACIÓN

La línea Algeciras-Bobadilla, de vía única y en proceso de electrificación, constituye el único acceso ferroviario del puerto de Algeciras, primer puerto español, a la red interior peninsular. Una parte sustancial del tráfico de contenedores corresponde al transbordo marítimo hacia otros destinos; en el transporte terrestre de mercancías, la carretera concentra la mayor parte de los flujos. El ferrocarril representó en 2022 el 9,2% de la inversión provincial en infraestructuras, frente al 24,6% en España, y el 10,0% del stock, el último lugar del panel de provincias comparadas. El plan de modernización de Adif (472 millones de euros) y la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza (468 millones) son el cambio más relevante del periodo reciente, pero como hemos venido señalando a lo largo de este estudio su efecto real dependerá de su ejecución completa. Se propone, en el corto plazo, terminar la electrificación, la adaptación de gálibos, el nuevo sistema de señalización y la ampliación de apartaderos a la longitud de 740 metros exigida en la red transeuropea, de modo que el corredor admita trenes de mercancías de longitud estándar antes de 2030. En el medio plazo debe aprobarse el estudio de duplicación de vía en los tramos de mayor ocupación y de variantes en los puntos de mayor pendiente, cuya ejecución corresponde al largo plazo. Sin esta segunda fase, la capacidad volverá a ser insuficiente en cuanto crezcan las circulaciones.

PROPUESTA 10. CONECTAR POR FERROCARRIL LA BAHÍA DE CÁDIZ Y LA BAHÍA DE ALGECIRAS

La ausencia de conexión ferroviaria entre los dos principales núcleos de población y actividad de la provincia es una carencia en la que coinciden la Mesa y la encuesta; la conectividad ferroviaria entre las bahías y con el corredor atlántico es el escenario con mayor valoración media (4,88) y la conexión entre bahías figura entre los tres proyectos prioritarios de una mayoría de los encuestados. Es una actuación de largo plazo que requiere decisiones inmediatas. Se propone encargar antes de 2029 un estudio de viabilidad y un estudio informativo que definan el corredor, su función (viajeros, mercancías o ambas), su enlace con la línea Sevilla-Cádiz y con el eje Algeciras-Bobadilla y su coste, y proteger urbanísticamente el trazado resultante para que los desarrollos futuros no lo impidan. Su ejecución debería incorporarse al plan provincial y a la planificación ferroviaria estatal posterior a 2035.

PROPUESTA 11. REFORZAR EL EJE SEVILLA-CÁDIZ, LA CONEXIÓN CON MADRID Y EL ACCESO AL PUERTO

La Mesa señaló la necesidad de reforzar la capacidad del eje Sevilla-Cádiz y mejorar la conectividad ferroviaria con Madrid. Se propone, en el corto plazo, poner en servicio el ramal ferroviario de 4,4 kilómetros a la nueva terminal de contenedores de la Bahía de Cádiz y completar las actuaciones de renovación previstas; en el medio plazo, mejorar las frecuencias y la fiabilidad de los servicios de cercanías, media y larga distancia, incluida la conexión Cádiz-Madrid, y evaluar la capacidad del eje para absorber tráficos de mercancías del puerto.

3.7.5. RED VIARIA

PROPUESTA 12. CERRAR LA MALLA DE ALTA CAPACIDAD: N-IV Y A-48

El desdoble de la N-IV entre Los Palacios y Jerez es el proyecto más elegido por los encuestados (62%) y el de mayor valoración media (4,72); el de la A-48 entre Vejer y Algeciras es el segundo más elegido (44%). Ambos responden a la principal brecha viaria del diagnóstico, los 60 a 66 kilómetros de la N-IV sin doble calzada, único tramo de la radial Madrid-Cádiz en esa situación, y los cerca de 70 kilómetros de vía convencional de la N-340 entre Vejer y Algeciras, con una elevada siniestralidad. Se propone que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible licite en el corto plazo los tramos de la N-IV cuya tramitación esté más avanzada y programe el resto para su finalización antes de 2035. En la N-340 deben acometerse de inmediato actuaciones de seguridad vial en los puntos de mayor accidentalidad, mientras se completa la tramitación ambiental del desdoble, cuya ejecución, por su paso por el entorno del Parque Natural de Los Alcornocales, corresponde al medio y largo plazo.

PROPUESTA 13. RESOLVER LOS NUDOS Y ACCESOS QUE PENALIZAN LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA

Los cuellos de botella viarios del diagnóstico se localizan en puntos concretos; la AP-4 y la A-7 en horas punta, el nudo de Tres Caminos, el enlace de Palmones, el acceso a La Línea y el polígono El Fresno, sin acceso directo desde la A-7 en sentido Málaga-Algeciras. Los accesos viarios y ferroviarios a los puertos obtienen en la encuesta una valoración media de 4,53. Se propone, en el corto plazo, terminar la remodelación de Tres Caminos, cuya finalización el Ministerio retrasa ya a 2028, y construir el acceso a El Fresno; en el medio plazo, prolongar hasta territorio gaditano la ampliación de capacidad de la AP-4 y abordar la variante de la A-7 entre Algeciras, San Roque y Sotogrande planteada por los agentes consultados.

PROPUESTA 14. MEJORAR LA CONEXIÓN DEL INTERIOR PROVINCIAL

El capítulo 1 recogía la pérdida de población de numerosos municipios de la Sierra y del interior, su mayor envejecimiento y una renta inferior a la media provincial, y los agentes consultados señalan la deficiente conexión de la Sierra de Cádiz. Se propone un programa de la Junta de Andalucía y de la Diputación para la red secundaria del interior que combine, en el corto plazo, la renovación de firmes y la mejora de drenajes en las vías señaladas en el diagnóstico (A-373, A-372, A-2228 y los tramos inundables de La Janda) y, en el medio y largo plazo, el desdoble del eje Arcos-Antequera (A-384), que conecta la Sierra y la Campiña con el interior de Andalucía.

3.7.6. PUERTOS, SUELO PRODUCTIVO Y LOGÍSTICA

PROPUESTA 15. DAR PRIORIDAD A LA CONEXIÓN TERRESTRE DE LOS PUERTOS

Como hemos venido señalando, y es conocido, los puertos son el principal activo infraestructural de la provincia. Concentraron el 43,5% de la inversión en infraestructuras de 2022, frente al 8,4% en España, y Algeciras supera desde hace una década los 100 millones de toneladas anuales. Sus planes de inversión, 505 millones de euros en el Plan de Empresa 2024-2028 de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y la nueva terminal de contenedores de la Bahía de Cádiz, descansan en buena medida en recursos propios. Su limitación está en las conexiones terrestres. Se propone que la ejecución de las partidas de accesibilidad ferroviaria y viaria de ambos planes, incluidos los 108 millones previstos por la APBA y el enlace ferroviario de la terminal gaditana, se coordine con las actuaciones del Estado en el eje Algeciras-Bobadilla, de modo que los plazos de unas y otras coincidan.

Consejo General de Economistas de España
Colegio de Economistas de Cádiz

PROPUESTA 16. OFRECER SUELO INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO CON SERVICIOS GARANTIZADOS

El análisis del tejido empresarial aporta un dato que suaviza la fortaleza portuaria; mientras el tráfico de los puertos crece, las unidades locales de transporte terrestre, marítimo y aéreo y de almacenamiento apenas varían entre 2015 y 2025 (de 3.887 a 3.905). La provincia mueve mercancía, pero retiene poca de la actividad logística y transformadora asociada. La disponibilidad de suelo es uno de los condicionantes señalados por la Mesa, y su principal reserva, el área LÓGICA en Puerto Real, está pendiente de desbloqueo. Se propone, en el corto plazo, desbloquear LÓGICA, completar el desarrollo de la zona de actividades logísticas de la Bahía de Algeciras y elaborar un inventario provincial de suelo industrial que indique, para cada área, su disponibilidad de potencia eléctrica, agua, acceso ferroviario y viario y conectividad digital. En el medio plazo, un plan de parques industriales sostenibles debería priorizar los suelos próximos a los nodos de transporte y con capacidad eléctrica garantizada. Sin suelo preparado, las mejoras de conectividad beneficiarán sobre todo al tránsito de mercancías y no a la implantación de empresas.

3.7.7. AEROPUERTO DE JEREZ

PROPUESTA 17. RECUPERAR Y AMPLIAR LA CONECTIVIDAD AÉREA DEL AEROPUERTO DE JEREZ

El Aeropuerto de Jerez registró en 2025 884.539 pasajeros, un 21% menos que en 2019, y fue el único aeropuerto andaluz que perdió tráfico ese año, mientras Málaga y Sevilla lo ampliaban con intensidad. Su capacidad instalada supera en más del doble la demanda actual, de modo que la limitación es de rutas y frecuencias. Los encuestados lo valoran como un escenario de importancia elevada (4,71) y un 35% lo eligen entre sus tres proyectos prioritarios. Se propone, en el corto plazo, un programa de desarrollo de rutas acordado entre Aena, la Junta de Andalucía, la Diputación y el sector turístico, con objetivos de conectividad con los principales mercados emisores europeos y con grandes aeropuertos de conexión, y una promoción conjunta del destino que reduzca la estacionalidad. En el medio plazo, la inversión prevista en la propuesta de DORA III (95,1 millones de euros) debería orientarse a mejorar la intermodalidad con la estación ferroviaria del propio aeropuerto y a favorecer la implantación de actividades aeronáuticas e industriales en su entorno, como se planteó en la Mesa.

3.7.8. INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

PROPUESTA 18. GARANTIZAR EL AGUA PARA LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA Y URBANA

Las dos actuaciones de regulación de referencia, la conexión entre los embalses de Bornos y Guadalcacín y la presa de Gibralmedina, siguen sin ejecutar, y la falta de garantía hídrica ha bloqueado planes urbanísticos y reducido superficies de cultivo. La encuesta otorga a la infraestructura hídrica una importancia elevada (4,59), aunque pocos encuestados la sitúan entre sus prioridades inmediatas, lo que puede llevar a infravalorar su urgencia. Se propone, en el corto plazo, completar la tramitación ambiental de Gibralmedina y licitar la conexión Bornos-Guadalcacín, que además reduce el riesgo de inundación en la Campiña de Jerez; en el medio plazo, incorporar al plan provincial la demanda de agua de los nuevos usos industriales, en particular la producción de hidrógeno, para que no compita con el abastecimiento urbano y agrario.

3.7.9. CONSERVACIÓN, RESILIENCIA E INFRAESTRUCTURA DIGITAL

PROPUESTA 19. DOTAR UN PROGRAMA ESTABLE DE CONSERVACIÓN Y REPOSICIÓN

El capítulo 2 nos ha mostrado que el stock real de infraestructuras públicas de Cádiz se redujo todos los años entre 2015 y 2022, con una caída acumulada del 6,0%, superior a la de Andalucía y España: la inversión

no alcanzó a cubrir la depreciación del capital existente. En el conjunto de España, el stock de infraestructuras productivas se ha reducido en cerca de 11.000 millones de euros desde 2014 (Fundación BBVA, 2026). El diagnóstico identifica necesidades de reposición de firmes y drenajes en la A-381, la AP-4, la N-340, la A-480 y las carreteras de la Sierra, y los agentes piden reforzar el mantenimiento porque "al final es más barato prevenir".

Se propone que cada administración titular asigne a la conservación de sus redes en la provincia una dotación anual estable, calculada en función del valor y del estado de su patrimonio y no como partida residual frente a la obra nueva, y que esa dotación se programe a partir de un inventario actualizado del estado de las infraestructuras. El gemelo digital de las infraestructuras provinciales propuesto en la Mesa es el instrumento adecuado para mantener ese inventario en el medio plazo. La conservación no tiene horizonte final, debe iniciarse en el corto plazo y mantenerse de forma permanente. Incluso, debe valorarse la oportunidad de "reinaugurar", por quien corresponda, todas aquellas actuaciones de conservación y mantenimiento de infraestructuras realizadas durante una legislatura, de tal forma que se muestre y disemine su auténtico valor.

PROPUESTA 20. INCORPORAR LA RESILIENCIA CLIMÁTICA Y COMPLETAR LA INFRAESTRUCTURA DIGITAL

Las inundaciones que interrumpen la circulación en La Janda, las obras de emergencia por 107 millones de euros que la Junta de Andalucía tuvo que acometer en la provincia tras las borrascas del invierno 2024-2025 y la exposición del litoral indican que el riesgo climático ya tiene un coste. Se propone incorporar el análisis de riesgo climático a la planificación y al diseño de toda infraestructura nueva y a la priorización de la conservación. En el corto y medio plazo debe completarse, además, el despliegue de fibra óptica y cobertura 5G en los polígonos industriales y en las zonas blancas del interior, condición para la digitalización de la logística, la gestión de la energía y la prestación de servicios en los municipios pequeños.

3.7.10. HOJA DE RUTA Y SEGUIMIENTO

En la tabla 3.7 *(página siguiente)* ordenamos las propuestas por horizonte. La mayoría de las actuaciones de corto plazo son de naturaleza institucional o regulatoria, o consisten en terminar obras ya iniciadas, y no exigen nuevas grandes partidas presupuestarias; las de medio y largo plazo concentran la nueva inversión y dependen de que las primeras se hayan cumplido. No obstante es este un escenario que deberá ser priorizado por los responsables indicados a lo largo del estudio

En nuestra opinión, el seguimiento debería apoyarse en pocos indicadores, publicados cada año por la oficina propuesta. El primero, el grado de ejecución de las inversiones comprometidas en la provincia. El segundo, el esfuerzo inversor en infraestructuras públicas, con el objetivo de recuperar al menos el 1,3% del PIB registrado en 2015; con el PIB de 2023, ello supondría en torno a 80 millones de euros anuales más que la inversión de 2022. El tercero, la evolución del stock real de infraestructuras, que debería dejar de disminuir. A ellos se añaden la capacidad de acceso a la red eléctrica disponible en la provincia, la cuota del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías del puerto de Algeciras, los kilómetros de vía de alta capacidad pendientes de desdoblar y el tráfico del Aeropuerto de Jerez, con el objetivo inicial de recuperar su máximo de 2018 (1,13 millones de pasajeros).

TABLA 3.7. HOJA DE RUTA DE LAS PROPUESTAS POR HORIZONTE TEMPORAL

HORIZONTE	ACTUACIÓN	Nº	RESPONSABLES PRINCIPALES
Corto plazo (hasta 2029)	Aprobación del Plan Provincial de Infraestructuras 2045	1	Diputación, Junta de Andalucía, AGE
Corto plazo (hasta 2029)	Oficina de seguimiento e informe anual de ejecución	2	Diputación, Junta, organizaciones empresariales
Corto plazo (hasta 2029)	Mesa institucional permanente	3	Diputación, Junta, ayuntamientos, agentes sociales
Corto plazo (hasta 2029)	Tramitación preferente y zonificación para renovables	4	Junta, ayuntamientos
Corto plazo (hasta 2029)	Inclusión de las 22 actuaciones de red en la planificación 2025-2030	5	MITECO, Red Eléctrica, Junta
Corto plazo (hasta 2029)	Liberación de capacidad de acceso y transparencia de la red	6	MITECO, CNMC, Junta, distribuidoras
Corto plazo (hasta 2029)	Algeciras–Bobadilla apto para trenes de 740 m	9	MITMS, Adif
Corto plazo (hasta 2029)	Estudio informativo y protección del trazado entre bahías	10	MITMS, Adif, Junta
Corto plazo (hasta 2029)	Ramal a la terminal de contenedores de Cádiz	11	APBC, Adif
Corto plazo (hasta 2029)	Licitación de la N-IV y seguridad vial en la N-340	12	MITMS
Corto plazo (hasta 2029)	Tres Caminos y acceso a El Fresno	13	MITMS
Corto plazo (hasta 2029)	Firmes y drenajes de la red interior	14	Junta, Diputación
Corto plazo (hasta 2029)	Accesos terrestres de los planes portuarios	15	APBA, APBC, Adif
Corto plazo (hasta 2029)	Desbloqueo de LÓGICA e inventario de suelo	16	Junta, ayuntamientos
Corto plazo (hasta 2029)	Programa de desarrollo de rutas del Aeropuerto de Jerez	17	Aena, Junta, Diputación, sector turístico
Corto plazo (hasta 2029)	Tramitación de Gibralmedina y licitación de Bornos-Guadalcacín	18	MITECO, Junta
Corto plazo (hasta 2029)	Dotación anual estable de conservación	19	Administraciones titulares
Medio plazo (2030-2035)	Red eléctrica para el hidrógeno y electrificación de muelles	5	Red Eléctrica, APBA, APBC
Medio plazo (2030-2035)	Almacenamiento, comunidades energéticas y repotenciación	7	Diputación, Agencia Andaluza de la Energía, empresas
Medio plazo (2030-2035)	Estudio de duplicación y variantes de Algeciras-Bobadilla	9	MITMS, Adif
Medio plazo (2030-2035)	Frecuencias, capacidad y conexión: Sevilla-Cádiz y Cádiz-Madrid	11	MITMS, Adif, Renfe
Medio plazo (2030-2035)	Finalización del desdoble de la N-IV	12	MITMS
Medio plazo (2030-2035)	AP-4 en Cádiz y variante de la A-7	13	MITMS
Medio plazo (2030-2035)	Parques industriales sostenibles	16	Junta, ayuntamientos
Medio plazo (2030-2035)	DORA III: intermodalidad y actividad aeronáutica	17	Aena
Medio plazo (2030-2035)	Gemelo digital e inventario de infraestructuras	19	Diputación, Junta
Medio plazo (2030-2035)	Fibra y 5G en polígonos y zonas blancas	20	AGE, Junta
Largo plazo (después de 2035)	Duplicación de vía y variantes de Algeciras–Bobadilla	9	MITMS, Adif
Largo plazo (después de 2035)	Conexión ferroviaria entre las bahías	10	MITMS, Adif
Largo plazo (después de 2035)	Desdoble de la A-48 y del eje Arcos–Antequera	12 y 14	MITMS, Junta
Largo plazo (después de 2035)	Industria asociada a la energía renovable y al hidrógeno	8	Junta, Diputación, empresas
Largo plazo (después de 2035)	Revisión quinquenal del Plan Provincial	1	Todas las administraciones

Fuente: elaboración propia. AGE: Administración General del Estado; MITMS: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; MITECO: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; CNMC: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia; APBA y APBC: autoridades portuarias de la Bahía de Algeciras y de la Bahía de Cádiz.

CONCLUSIONES GENERALES

Este estudio se inició planteando una pregunta, si la provincia de Cádiz había convergido con Andalucía y con España entre 2015 y 2025 y qué papel habían desempeñado en esa trayectoria sus infraestructuras, principalmente las de transporte y energía. Los tres análisis realizados, el económico y social, el de la inversión y el capital y el de los propios agentes, entendemos que nos ofrecen una respuesta coherente. Cádiz, durante ese largo período de más de 10 años, ha tenido ciertas mejoras, pero no logra converger, y entre los factores que lo explican figura de forma nítida una apuesta insuficiente y discontinua por sus infraestructuras, que se manifiesta tanto en la inversión nueva como en la conservación del capital existente. Sin ánimo de ser exhaustivos –ya que la propia lectura de los tres capítulos, incluidas las propuestas que aportamos, son claras en cuanto a permitir la formación de conclusiones propias por cada lector de este estudio– sí que a continuación recogemos, a través de varios titulares, las que podríamos denominar *"a modo de conclusiones generales"*.

Una provincia que mejora sin converger

Entre 2015 y 2025 Cádiz redujo su tasa de paro del 38,3% al 18,7%, aumentó la afiliación a la Seguridad Social un 27,7% y superó el nivel de actividad anterior a la pandemia. Sin embargo, sigue siendo la provincia con mayor tasa de paro de las trece comparadas; su PIB por habitante, de 21.344 euros en 2023, equivale al 69% del español y en Andalucía solo supera al de Jaén; y su renta media por persona se sitúa 2.701 euros por debajo de la nacional, con un 28,4% de la población por debajo del umbral de renta baja, frente al 21,3% en España. La población apenas crece (un 1,7% en la década), depende de la inmigración para compensar un saldo natural negativo y se concentra en el litoral, mientras el interior pierde habitantes y envejece.

La estructura productiva explica buena parte de esa distancia. La manufactura pasó del 10,3% al 6,9% del VAB entre 2015 y 2023, una de las dos mayores caídas del panel, y la industria provincial descansa sobre todo en el refino, la química y la energía. El número de empresas creció más que en cualquier otra provincia del panel nacional, pero el tejido sigue muy atomizado, el 95% de las empresas tiene menos de diez asalariados y solo el 0,6% supera los cincuenta. Un dato resulta especialmente revelador para este estudio, mientras el tráfico portuario aumentaba, las unidades locales de transporte y almacenamiento se mantuvieron prácticamente constantes. La provincia es lugar de paso de mercancías y de energía, pero retiene una parte muy reducida del valor que generan.

Menos inversión que sus referentes y un capital que se desgasta

El análisis del capital confirma que la provincia ha invertido menos que sus referentes. Entre 2015 y 2022 la inversión total creció en términos reales a un ritmo anual del 0,6 %, frente al 2,5 % de España, el menor de todas las provincias comparadas, y el esfuerzo inversor medio fue del 16,5 % del PIB, tres puntos por debajo de la media nacional. El capital por habitante equivale al 70,4 % del español, una brecha que se explica sobre todo por la baja tasa de empleo, pero que sitúa a Cádiz en el último lugar del panel no andaluz.

En las infraestructuras públicas, el esfuerzo inversor medio del periodo (0,90% del PIB) es ligeramente superior al nacional, pero esa cifra debe interpretarse con al menos tres importantes matices. El primero es su tendencia; el esfuerzo cayó del 1,3% al 1,0% del PIB y la inversión real en infraestructuras se redujo un 19% entre 2015 y 2022. El segundo es su composición; el 43,5% de esa inversión correspondió en 2022 a los puertos, que se financian en buena medida con recursos propios, mientras el ferrocarril recibió el 9,2%, frente

al 24,6% en España, y el aeropuerto el 0,6%. Si se aplica la composición de 2022 al esfuerzo medio del periodo, la inversión en infraestructuras no portuarias sería del orden del 0,5% del PIB en Cádiz, frente a algo menos del 0,8% en España. Es una aproximación, pero indica que, fuera de los puertos, la provincia ha recibido menos inversión que la media. El tercer matiz es quizás el más relevante, el stock real de infraestructuras públicas de Cádiz disminuyó todos los años del periodo, un 6,0% en total, más que en Andalucía y en España. La inversión no bastó siquiera para reponer el capital que se depreciaba.

Esa descapitalización tiene una traducción física que el diagnóstico que se realiza en el capítulo 3 hace visible; firmes deteriorados en la red troncal y en las carreteras de la Sierra, drenajes insuficientes que cortan la circulación en La Janda, una línea ferroviaria de trazado decimonónico cuya modernización combina obra nueva y reposición, e infraestructuras hidráulicas que requieren programas de seguridad. La falta de mantenimiento es la otra cara de la falta de inversión nueva.

Brechas concretas con efectos económicos y sociales

El déficit gaditano se manifiesta menos en el volumen agregado que en la continuidad de las redes y en la capacidad de puntos concretos. La N-IV conserva entre 60 y 66 kilómetros sin desdoblar, los únicos de la radial Madrid-Cádiz, y la N-340 cerca de 70 entre Vejer y Algeciras. El primer puerto de España depende de una línea ferroviaria de vía única para su conexión con la red interior de la península, lo que limita la participación del ferrocarril en los tráficos terrestres y refuerza la dependencia de la carretera. La falta de capacidad de acceso a la red eléctrica impide conectar proyectos industriales y de generación en la segunda provincia andaluza por potencia renovable; y eso sin incluir las necesidades para nuevas viviendas. El Aeropuerto de Jerez ha perdido tráfico mientras Málaga y Sevilla crecían, y la falta de garantía hídrica bloquea planes urbanísticos y reduce superficies de cultivo.

Estas carencias afectan a la competitividad, aunque el estudio no permite ni tiene como objetivo cuantificar su efecto con un modelo causal. Encarecen el transporte y hacen menos fiables sus tiempos, mantienen la dependencia de la carretera, alejan inversiones industriales que necesitan potencia eléctrica y agua, limitan la conectividad turística y empresarial y dificultan que el tráfico de los puertos se convierta en actividad logística e industrial localizada en la provincia.

Sus consecuencias son también sociales. En la provincia con mayor tasa de paro del panel, con más de una cuarta parte de su población en situación de renta baja y con un interior que pierde habitantes, la accesibilidad condiciona el acceso al empleo, a la formación y a los servicios sanitarios. La siniestralidad de la N-340, la deficiente conexión de la Sierra y las diferencias de renta entre municipios, de hasta 5.961 euros por persona, forman parte del mismo diagnóstico.

Un cambio reciente que todavía no se ha consolidado

El periodo 2023-2025 (incluido parte de 2026) muestra ciertas señales de cambio; la modernización del eje Algeciras-Bobadilla (472 millones de euros) y la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza, los planes de inversión de las dos autoridades portuarias, el aumento de la inversión estatal en carreteras en la provincia (142 millones de euros en 2024, frente a 63 millones en 2017) y el proyecto de hidrógeno renovable de San Roque. Estas actuaciones corrigen parte de las brechas, pero ninguna está concluida, y el estudio evidencia que la aprobación de una inversión, como bien sabemos, no equivale a su ejecución. Su efecto real dependerá de que se completen en plazo y de que vayan acompañadas de las conexiones, la red eléctrica y el suelo que necesitan.

Los agentes confirman el diagnóstico

La Mesa de Expertos y la encuesta coinciden con el análisis técnico. Los encuestados valoran el estado de las infraestructuras provinciales con un 4,1 sobre 10 –es decir, en un "argot académico", suspenso– ; todos los que se pronuncian consideran que su déficit es uno de los principales frenos al crecimiento; el 89% juzga insuficiente el ritmo de ejecución de las inversiones comprometidas, y dos de cada tres sitúan la falta de voluntad política sostenida entre los principales obstáculos históricos. Sus prioridades, el desdoble de la N-IV y de la A-48, el ferrocarril, la red eléctrica y la conectividad aérea, son las mismas, y esto refuerza la potencia de todo el estudio, que se deducen de los datos. Añaden una exigencia que este estudio comparte; un plan provincial de infraestructuras consensuado, estable y con seguimiento de su ejecución.

CONCLUSIÓN GENERAL

El conjunto de las evidencias y análisis realizado nos conduce a una conclusión global que la podríamos redactar, aun sabiendo la dificultad de sumariar todo este extenso trabajo a solo un par de párrafos, de que **en el periodo analizado ha faltado una apuesta decidida y sostenida por las infraestructuras de transporte y energía de Cádiz.** Comparada con Andalucía, con España y con provincias de perfil semejante, la provincia ha invertido menos en las redes no portuarias y no ha conservado adecuadamente el capital del que ya disponía, cuyo valor real se ha reducido año tras año. **El resultado es un sistema con activos de primer orden,** como los puertos, la capacidad renovable y la posición geográfica, **que no están conectados entre sí ni con el territorio en la medida necesaria. Esa situación resta competitividad a las empresas gaditanas y limita la capacidad de la provincia para generar empleo, retener valor añadido y reducir sus desigualdades internas.**

Las infraestructuras no bastan por sí solas para cerrar la distancia que separa a Cádiz de sus referentes; **la convergencia exige también empresas de mayor tamaño, más capital humano y una base industrial más amplia.** Pero sin ellas no es posible. El margen de mejora es pues bastante amplio y buena parte de las actuaciones necesarias ya están identificadas. **Lo que la provincia necesita ahora,** como reclaman sus propios agentes, **es pasar del diagnóstico a la ejecución, un plan compartido, una financiación suficiente y estable, una atención a la conservación equiparable a la que recibe la obra nueva y un seguimiento público-privado que permita comprobar que lo comprometido se cumple.**

REFERENCIAS

Adame García, V., Alonso Meseguer, J., Pérez Ortiz, L., & Tuesta, D. (2017). *Infraestructuras y crecimiento: un ejercicio de meta-análisis* (Documento de Trabajo). BBVA Research. https://www.bbvaresearch.com/wp-content/uploads/2017/04/WP_Infraestructura.pdf

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. (2021, 25 de febrero). *Adif proveerá los servicios centrales de telecomunicaciones ferroviarias para la circulación del tranvía de la Bahía de Cádiz* [Nota de prensa]. Adif.

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. (2024-2025). Plan de modernización de la línea Bobadilla-Algeciras: notas de prensa y adjudicaciones. https://www.adif.es/

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. (2026). Serie de notas sobre la modernización Bobadilla-Algeciras y la Autopista Ferroviaria.

Aena. (2022). Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II).

Aena. (2022). Plan director del Aeropuerto de Jerez (Orden TMA/976/2022, de 7 de octubre). https://www.aena.es/

Aena. (2026). Estadísticas de tráfico aeroportuario: informes anuales 2015-2025 [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.aena.es/es/estadisticas/informes-anuales.html

Aena. (2026). Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en la red de Aena. Acumulado diciembre de 2025 [Conjunto de datos].

Aena. (2026, 29 de junio). Aportación sobre el Aeropuerto de Jerez a la Mesa de Expertos [Documento de trabajo no publicado].

Agencia Andaluza de la Energía. (2024-2025). Datos energéticos de Andalucía: estadística de potencia renovable instalada por provincias. Consejería de Industria, Energía y Minas. https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/

Agencia Andaluza de la Energía. (s. f.). Info-Energía: información energética de Andalucía por provincias [Conjunto de datos]. Junta de Andalucía. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es

Agencia Estatal de Administración Tributaria. (2025). Estadística de los declarantes del IRPF por municipios: ejercicio 2023 [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/estadisticas/estadisticas-impuesto/irpf/estadistica-declarantes-irpf-municipios.html

Alférez, J. R., & Sebastián, J. B. (2019). Setenta años de planificación estratégica de infraestructuras. Carreteras: *Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera,* 226(2), 22–41.

Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics,* 23(2), 177–200. https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (2016, 15 de enero). *El Puerto de Algeciras cierra el año 2015 con una actividad de 98,2 millones de toneladas de mercancías* [Nota de prensa]. https://www.apba.es/en/news/el-puerto-de-algeciras-cierra-el-ano-2015-con-una-actividad-de-982-millones-de-toneladas-de-mercancias-

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (2024). *Plan Estratégico del Puerto de la Bahía de Algeciras 2030.*

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (2024). *Plan de empresa 2024-2028.* https://www.apba.es/

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (2026). Estadísticas de tráfico portuario: memorias anuales y balances de actividad, 2015–2025 [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.apba.es

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (2026). *Tráficos 2025. Una década superando los 100 millones de toneladas anuales.*

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. (2024-2025). Memoria anual y presupuestos. https://www.puertocadiz.com/

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. (2026). Evolución del tráfico portuario, 2007–2025 [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.puertocadiz.com

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. (2026, 13 de enero). *El tráfico portuario crece un 17 por ciento en la Bahía y cierra 2025 con 5,5 millones de toneladas.*

Banco Mundial & S&P Global. (2024). *The container port performance index 2023.* World Bank Group. https://doi.org/10.1596/41707

Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. *Journal of Development Economics,* 145, 102442. https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102442

Bastiaanssen, J., Johnson, D., & Lucas, K. (2020). Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence. *Transport Reviews,* 40(5), 607–628. https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1747569

Berechman, J., Ozmen, D., & Ozbay, K. (2006). Empirical analysis of transportation investment and economic development at state, county and municipality levels. *Transportation,* 33(6), 537–551. https://doi.org/10.1007/s11116-006-7472-6

Berg, C. N., Deichmann, U., Liu, Y., & Selod, H. (2017). Transport policies and development. *The Journal of Development Studies,* 53(4), 465-480. https://doi.org/10.1080/00220388.2016.1199857

Boarnet, M. G. (1996). *The direct and indirect economic effects of transportation infrastructure* [Documento de trabajo]. University of California Transportation Center. https://ideas.repec.org/p/cdl/uctcwp/qt1506r290.html

Canning, D., & Pedroni, P. (2008). Infrastructure, long-run economic growth and causality test for cointegrated panels. *The Manchester School,* 76, 504-527. https://doi.org/10.1111/j.1467-9957.2008.01073.x

Cantos, P., Gumbau, M., & Maudos, J. (2005). Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: Evidence of the Spanish case. *Transport Reviews,* 25(1), 25-50. https://doi.org/10.1080/0144164100016768 52

Ceacop. (2026, 7 de octubre). *Cádiz: el Gobierno aplaza a 2028 el fin de la obra del nuevo nudo de Tres Caminos* [Reproducción de información de Diario de Cádiz]. https://www.ceacop.com/cadiz-el-gobierno-aplaza-a-2028-el-fin-de-la-obra-del-nuevo-nudo-de-tres-caminos/

Centro Nacional de Información Geográfica. (s. f.). Líneas límite municipales [Conjunto de datos]. Instituto Geográfico Nacional. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/

Chan, H. Y., Xu, Y., Wang, Z., & Chen, A. (2024). The deeper and wider social impacts of transportation infrastructure: From travel experience to sense of place and academic performance. *Transport Policy,* 158, 51-63. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.09.008

Chandra, A., & Thompson, E. (2000). Does public infrastructure affect economic activity? Evidence from the rural interstate highway system. *Regional Science and Urban Economics,* 30(4), 457-490. https://doi.org/10.1016/S0166-0462(00)00040-5

Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental [COIIAOC]. (2026, 23 de junio). Aportación a la Mesa de Expertos sobre infraestructuras y crecimiento económico en Cádiz [Documento de trabajo no publicado].

Referencias

Comisión Europea. (2022). Decisión sobre el IPCEI Hy2Use: Proyecto Importante de Interés Común Europeo en hidrógeno.

Confederación Hidrográfica del Guadalete-Barbate. (2024). Datos de embalses y planificación hidrológica. Junta de Andalucía. https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/

Confederación de Empresarios de Cádiz. (2025). *Infraestructuras provincia de Cádiz: situación y demandas empresariales sectoriales y territoriales.* https://www.empresariosdecadiz.es/convencion-empresarial-2025-conclusiones-e-informe-sobre-las-infraestructuras-de-la-provincia-de-cadiz/

Consejería de Industria, Energía y Minas. (2025, 25 de noviembre). *Cádiz es la segunda provincia andaluza con más potencia renovable instalada al sumar 3.410 MW* [Nota de prensa]. Junta de Andalucía. https://www.juntadeandalucia.es/organismos/industriaenergiayminas/servicios/actualidad/noticias/detalle/627943.html

Consejo General de Economistas de España & Colegio Profesional de Economistas de Cádiz. (2026, 29 de junio). *Infraestructuras y crecimiento económico en Cádiz (2015-2025): transporte y energía.* Informe de resultados del Panel de Expertos [Documento de trabajo].

Consejo General de Economistas de España & Colegio Profesional de Economistas de Cádiz. (2026, julio-agosto). Encuesta sobre infraestructuras y crecimiento económico en la provincia de Cádiz [Conjunto de datos no publicado].

Crafts, N. (2009). Transport infrastructure investment: Implications for growth and productivity. *Oxford Review of Economic Policy,* 25(3), 327-343. https://doi.org/10.1093/oxrep/grp021

De Rus, G., & Ocaña, C. (Coords.). (2026). *La economía de las infraestructuras en España: realidad, retos y recomendaciones.* Funcas. https://www.funcas.es/libro/la-economia-de-las-infraestructuras-en-espana-realidad-retos-y-recomendaciones/

Decreto 181/2018, de 2 de octubre, por el que se aprueba la creación del municipio de San Martín del Tesorillo, por segregación del término municipal de Jimena de la Frontera (Cádiz). (2018, 9 de octubre). *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía,* 196. https://www.juntadeandalucia.es/boja/2018/196/

Diputación de Cádiz, Agencia Provincial de la Energía. (2026). *Aportación a la Mesa de Expertos sobre infraestructuras energéticas de Cádiz* [Documento de trabajo no publicado].

Diputación de Cádiz. (2024). Inventario de la red provincial de carreteras.

Domínguez, J. M., & Pérez, M. C. (2004). Demografía y mercado de trabajo en la provincia de Cádiz: algunas reflexiones. *Revista de Estudios Andaluces,* 25, 77-94. https://revistascientificas.us.es/index.php/REA/article/view/5493

Draghi, M. (2024). *The future of European competitiveness: A competitiveness strategy for Europe (Parts A & B).* European Commission. https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en

Engie España. (2025). Parques eólicos Cerro Cabello y El Patrón [Notas corporativas].

Eurostat. (2024). NUTS 2021-NUTS 2024 correspondence table [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://ec.europa.eu/eurostat/documents/345175/629341/NUTS2021-NUTS2024.xlsx

Eustat. (2025). Estadística de renta personal y familiar: renta personal media de la población de 18 y más años por territorio histórico, ejercicio 2023 [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.eustat.eus/elementos/ele0002100/renta-personal-media-de-la-ca-de-euskadi-por-tipo-de-renta-segun-territorio-historico-y-sexo-euros/tbl0002167_c.html

Feragua. (2026, 28 de mayo). *Feragua advierte en la jornada de participación de los EPTI litorales que el gran problema de la planificación hidrológica es su baja ejecución.*

Fundación BBVA & Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas [Ivie]. (2026). *El stock y los servicios del capital en España.* Datos provinciales (1964-2022) [Base de datos].

Fundación BBVA. (2026, 10 de marzo). *El stock de capital en España y sus comunidades autónomas (1995-2025). Los desastres naturales y la medición del stock de capital* [Nota de prensa, elaborada con el Ivie]. https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2026/03/NP_InversionyStockCapital_2026_FundacionBBVA_Ivie.pdf

Instituto Galego de Estatística. (2025). *Contas de asignación da renda primaria e distribución secundaria da renda por provincias: revisión estatística 2024, serie 2000–2023* [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ige.gal/igebdt/principais.jsp?COD=9641

Instituto Nacional de Estadística. (2023). *Estadística del padrón continuo: población por edad, sexo y nacionalidad, provincias (tabla 36780)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=36780

Instituto Nacional de Estadística. (2024, 20 de diciembre). *Directorio Central de Empresas (DIRCE), 1 de enero de 2024: nota metodológica sobre ruptura de serie* [Nota de prensa]. INEbase. https://www.ine.es/dyngs/Prensa/DIRCE2024.htm

Instituto Nacional de Estadística. (2025a). *Atlas de distribución de renta de los hogares, serie 2015–2023: renta, desigualdad y umbrales por comunidades autónomas, provincias y municipios (tablas 53688, 53689, 53690, 53694, 30944, 37689 y 30949)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177088&idp=1254735976608&menu=resultados

Instituto Nacional de Estadística. (2025b). *Cádiz: población por municipios y sexo, revisión del padrón municipal (tabla 2864)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2864

Instituto Nacional de Estadística. (2025c). *Censo anual de población 2021-2025: población por sexo, edad, nacionalidad y lugar de nacimiento (tablas 67988, 68519 y 68523)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=67988

Instituto Nacional de Estadística. (2025d). *Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del padrón municipal: población por provincias y sexo (tabla 2852)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2852

Instituto Nacional de Estadística. (2025e). *Contabilidad regional de España, revisión estadística 2024: índices de volumen encadenados por comunidades y ciudades autónomas (tabla 76924)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?tpx=76924

Instituto Nacional de Estadística. (2025f). *Contabilidad regional de España, revisión estadística 2024: PIB a precios de mercado por comunidades y ciudades autónomas (tabla 76923)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?tpx=76923

Instituto Nacional de Estadística. (2025g). *Contabilidad regional de España, revisión estadística 2024: PIB a precios de mercado y VAB por ramas de actividad, provincias (tabla 76926)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?tpx=76926

Instituto Nacional de Estadística. (2025h). *Contabilidad regional de España, revisión estadística 2024: renta disponible bruta de los hogares, serie 2000-2023* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/daco/daco42/cre00/b2024/rentahogd25.xlsx

Instituto Nacional de Estadística. (2025i). *Estadística de migraciones (EM) y estadística de migraciones y cambios de residencia (EMCR): saldos por provincia (tablas 24328, 24384, 69765 y 69763)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=24328

Instituto Nacional de Estadística. (2025j). *Indicadores demográficos básicos: tasas de natalidad y mortalidad, indicador coyuntural de fecundidad y saldos por mil habitantes (tablas 67223, 67227, 67229, 1487 y 61771)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=67223

Instituto Nacional de Estadística. (2025k). *Movimiento natural de la población: nacimientos y defunciones por lugar de residencia (tablas 6506, 6507, 6545 y 6546)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=6506

Instituto Nacional de Estadística. (2026a). *Censo anual de población: nivel de estudios y relación con la actividad, 2021–2024 (tabla 67131)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=67131

Instituto Nacional de Estadística. (2026b). *Censo anual de población: población de 65 y más años por municipio, provincia de Cádiz (tabla 69145)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=69145

Instituto Nacional de Estadística. (2026c). *Encuesta de condiciones de vida: riesgo de pobreza o exclusión social (AROPE) por comunidades autónomas (tabla 60264)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=60264

Instituto Nacional de Estadística. (2026d). *Encuesta de población activa: población y tasas de actividad, empleo y paro por provincia (tablas 65345, 65349 y 65292)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=65345

Instituto Nacional de Estadística. (2026e). *Explotación estadística del Directorio Central de Empresas: empresas por provincia y estrato de asalariados* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736160707&menu=resultados

Instituto Nacional de Estadística. (2026f). *Explotación estadística del Directorio Central de Empresas: locales por provincia, actividad principal y estrato de asalariados* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736160707&menu=resultados

Instituto Nacional de Estadística. (2026g, 15 de enero). *Índice de precios de consumo, base 2021: índices provinciales, general y grupos ECOICOP, diciembre de 2025 (tabla 22350)* [Conjunto de datos]. INEbase. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=22350

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (2025). *Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA): divisiones administrativas, sistema urbano y transportes y comunicaciones* [Conjunto de datos]. Junta de Andalucía. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (2025, 7 de agosto). *Aumenta un 2,4 % el número de turistas que visitó Andalucía en el segundo trimestre del año 2025 respecto al mismo período del año anterior.* Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía.

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (2026). *Contabilidad Provincial Anual de Andalucía (CPAA): serie 2008–2025, segunda estimación, revisión estadística 2024* [Conjunto de datos]. Junta de Andalucía. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/dega/contabilidad-provincial-anual-de-andalucia-cpaa

Junta de Andalucía. (2021a). *Estrategia Andaluza de Economía Azul Sostenible.* Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2025-04/1197_24-AADR%20%28EA2%29.pdf

Junta de Andalucía. (2022). *Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030.* Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-movilidad/pitma.html

Junta de Andalucía. (2024-2025). *Plan Andalucía Actúa.* Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. https://www.juntadeandalucia.es/

Junta de Andalucía. (2025, 11 de marzo). Anuncio del inicio de la tramitación ambiental del proyecto de la presa de Gibralmedina.

Junta de Andalucía. (2026, 13 de enero). La Junta identifica en Cádiz 29 proyectos en riesgo con la propuesta de inversiones en la red eléctrica del Gobierno, 7 en Campo de Gibraltar.

Lakshmanan, T. R. (2007). *The wider economic benefits of transportation: An overview* (Discussion Paper No. 2007-8). OECD/ITF Joint Transport Research Centre. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/discussionpaper8.pdf

Letta, E. (2024). *Much more than a market - Speed, security, solidarity.* Consilium EU. https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf

Lucas, K., Philips, I., & Verlinghieri, E. (2022). A mixed methods approach to the social assessment of transport infrastructure projects. *Transportation,* 49(1), 271-291. https://doi.org/10.1007/s11116-021-10176-6

Marqués Perales, J. M. (2026, 23 de junio). Una provincia rica estrangulada por las infraestructuras. *Diario de Cádiz.* https://www.diariodecadiz.es/noticias-provincia-cadiz/provincia-rica-estrangulada-infraestructuras_0_2007132917.html

Mas, M., Maudos, J., Pérez, F., & Uriel, E. (1996). Infrastructures and productivity in the Spanish regions. *Regional Studies,* 30(7), 641-649. https://doi.org/10.1080/00343409612331349948

Matas, A., & Vassallo, J. M. (2026). *Las infraestructuras en España.* En G. de Rus & C. Ocaña (Coords.), La economía de las infraestructuras en España: realidad, retos y recomendaciones. Funcas.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2024-2025). *Programa de actuaciones en la Red de Carreteras del Estado en la provincia de Cádiz.* https://www.transportes.gob.es/

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2026). *Renovación integral de la línea Bobadilla-Algeciras, clave para potenciar el tráfico de mercancías del principal puerto español.* https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/06_conexion.pdf

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2023, 25 de mayo). *Mitma formaliza las obras de remodelación del enlace de Tres Caminos por 94,6 millones de euros.*

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024-2025). *PERTE de Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento* (PERTE ERHA). https://www.miteco.gob.es/

Moeve. (2024-2025). *Proyecto Moeve Carteia: Valle Andaluz del Hidrógeno Verde* [Notas corporativas].

Morata, F. (2011). Gobernanza multinivel entre democracia y eficacia. En *Gobernanza global multinivel y multiactor: ejemplos de Europa, el Mediterráneo y América Latina* (pp. 33-41). Prensas Universitarias de Zaragoza.

Referencias

Nuevo López, A., Ventura Fernández, J., & Gavira Narváez, A. (2023a). El Corredor Atlántico y la cohesión territorial andaluza. Estado de la cuestión. *Revista Geográfica Venezolana,* 64(2), 1–22.

Nuevo López, A., Ventura Fernández, J., & Gavira Narváez, A. (2023b). Andalucía y los corredores atlántico y mediterráneo: revisión crítica de proyectos inconclusos. En *Geografía: cambios, retos y adaptación. Libro de actas del XXVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía* (pp. 971–983). Asociación Española de Geografía.

OCDE. (2009). *Measuring capital* - OECD manual (2.ª ed.). OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/9789264068476-en

Puertos del Estado. (2024). *Anuario estadístico.* https://www.puertos.es/

Puertos del Estado. (2026, 27 de enero). *Los puertos de interés general registraron cifras récord de tráfico de mercancía general y TEU en 2025.*

Puertos del Estado. (s. f.). *Estadísticas anuales del sistema portuario de titularidad estatal* [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.puertos.es/es-es/estadisticas

Pérez, F., Mas, M., Fernández de Guevara, J., Benages, E., Robledo, J. C., & García, Á. (2024). *El stock de capital en España y sus comunidades autónomas 1995-2023. Cambios recientes en la composición de la inversión y en las respuestas a la crisis* (Documento de Trabajo n.º 1/2024). Fundación BBVA. https://www.ivie.es/es_ES/ptproyecto/la-inversion-stock-capital-productivo-espana-ce-aa-provincias-1964-2021/

Rodríguez Barrigón, J. M., & Gamarra Chopo, Y. (2022). La interconexión de redes españolas (de transportes, telecomunicaciones y energía) con redes transeuropeas: una política inacabada de la Unión Europea. *Cuadernos de Estrategia,* (210), 127-156. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

RWE Renewables Iberia. (2024). *Planta fotovoltaica Gazules* [Notas corporativas].

Real Decreto-ley 32/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reforma laboral, la garantía de la estabilidad en el empleo y la transformación del mercado de trabajo. (2021, 30 de diciembre). *Boletín Oficial del Estado,* 313. https://www.boe.es/eli/es/rdl/2021/12/28/32

Red Eléctrica de España. (2021). *Planificación 2021-2026 de la red de transporte de energía eléctrica* (modificaciones de abril de 2024 y julio de 2025). https://www.ree.es/

Red Eléctrica. (s. f.). *El sistema eléctrico por comunidades autónomas* [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.ree.es/es/datos/publicaciones/folletos-sistema-electrico-ccaa

Servicio Público de Empleo Estatal. (2021). Informe del mercado de trabajo de la provincia de Cádiz: datos 2020. *Observatorio de las Ocupaciones.*

Servicio Público de Empleo Estatal. (2026). *Estadística de contratos registrados y paro registrado por municipios: ficheros de datos abiertos 2015–2025* [Conjunto de datos]. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.sepe.es/HomeSepe/que-es-el-sepe/estadisticas.html

Sociedad Estatal Aguas de las Cuencas de España (ACUAES). (2024). *Actuaciones en la EDAR del Campo de Gibraltar.*

Statkraft España. (2024-2025). *Parque eólico Arrebol (Tarifa)* [Notas corporativas].

Tesorería General de la Seguridad Social. (2026). *Afiliados medios a la Seguridad Social por provincia, edad y sexo: series mensuales 2012-2026* [Conjunto de datos]. Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Recuperado el 29 de mayo de 2026, de https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/EstadisticasPresupuestosEstudios

Tomàs, M., & Porfido, E. (2024). La gobernanza de la movilidad en España: un enfoque metropolitano. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales,* 56(222), 1153-1172.

EDITA: Consejo General de Economistas de España

D.L.: M-27289-2026

ISBN: 979-13-87835-36-1

No está permitida la reproducción total o parcial de este estudio, ni su almacenamiento o transmisión por ningún medio (electrónico, mecánico, grabación, fotocopia, etc.) sin permiso previo del editor.

Diseño y maquetación: desdecero, estudio gráfico

Impresión: Gráficas Menagui



NOVIEMBRE 2026

ESPECIAL REFERENCIA AL TRANSPORTE Y LA ENERGÍA

INFRAESTRUCTURAS Y CRECIMIENTO ECONÓMICO EN CÁDIZ (2015-2025)

» PROPUESTAS DE FUTURO

economistas
Consejo General
SERVICIO DE ESTUDIOS

economistas
Colegio de Cádiz

Patrocinador
Diputación de Cádiz

Colaborador
CEC CONFEDERACIÓN EMPRESAS PROVINCIA DE CÁDIZ