



CórdobaLogística

ENTRE CORREDORES

POSICIONAMIENTO LOGÍSTICO EN
EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
POR FERROCARRIL.

1

CÓRDOBA

Un “potencial” relevante nodo logístico

Las informaciones recogidas en estos meses ratifican la apreciación de la relevancia logística de Córdoba, que llevó al Ayuntamiento a suscribir el 26 de julio de 2016 junto con la CECO y la Diputación el Acuerdo para el impulso de logística en Córdoba, al que recientemente se ha sumado la Junta de Andalucía.

La relevancia logística de Córdoba resulta de:

Su posición, y, como consecuencia, su función nodal:

- Atravesada por los grandes ejes de carreteras de Andalucía y cruce de caminos de ellas Cádiz/Huelva – Sevilla- Madrid; Málaga – Madrid; Extremadura – Córdoba – Granada/Málaga/Jaén/Almería...
- Atravesada igualmente por los grandes ejes de ferrocarril de mercancías que articulan el sur de España y lo unen con el resto de la Península y del continente (Corredor Atlántico y Corredor Mediterráneo), y cruce de caminos entre ellos.
- En el segundo eje de movimiento de mercancías por volumen de tráficos en España (Madrid-Sevilla,

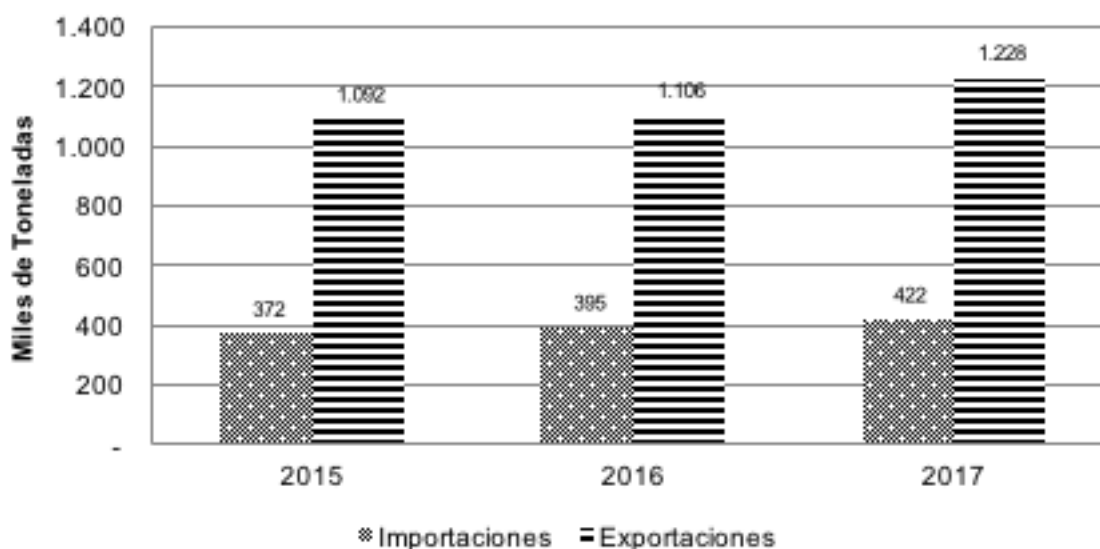
según la DG de Planificación de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento).

El volumen de mercancías con origen/destino en Córdoba:

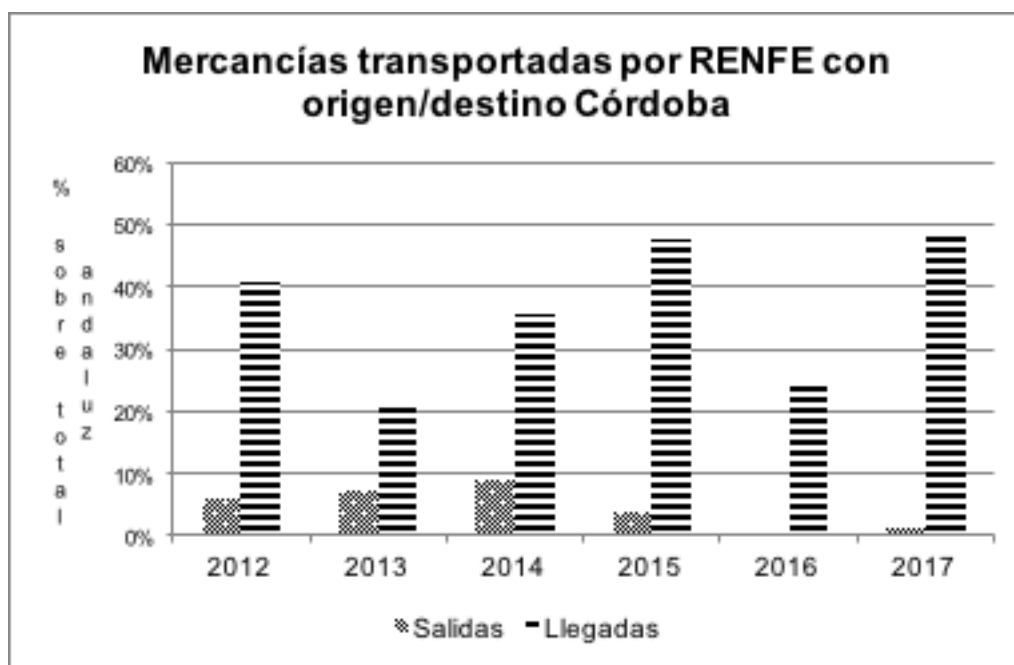
- La provincia de Córdoba mueve anualmente más de un millón y medio de toneladas de comercio internacional y, en torno a siete millones y medio de toneladas de mercancías con origen/destino en otras regiones de España.
- La provincia de Córdoba ha sido el destino en los últimos años, del 36% de las mercancías con destino Andalucía transportadas por ferrocarril por RENFE Operadora, el mayor agente de este tipo de transporte en España. En 2017 éstas sumaron más de cuatrocientas mil toneladas (carbón básicamente), a las que deben agregársele más de sesenta mil toneladas multiproducto gestionadas a través del ferrocarril por otras empresas.



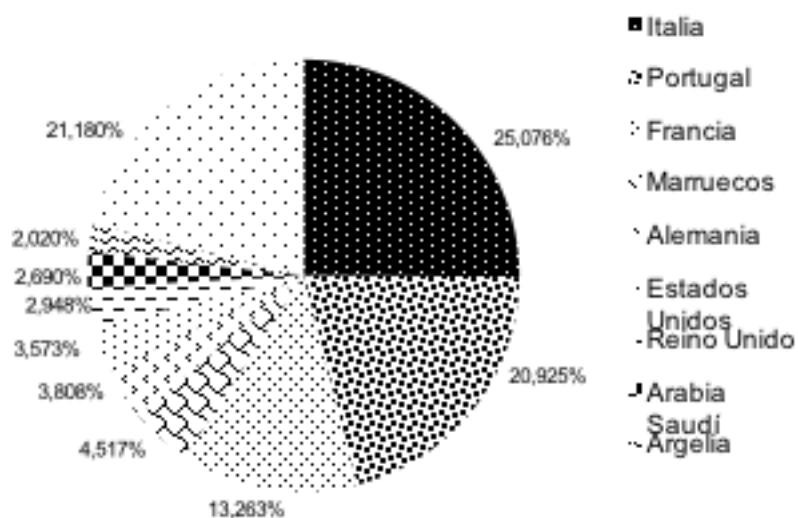
Comercio exterior de Córdoba. Volumen de mercancías



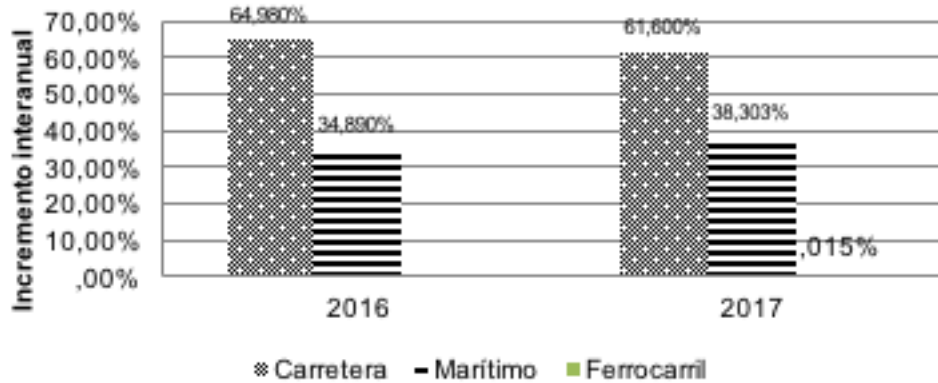
La propia actividad productiva de la provincia, generadora de los flujos de mercancías señalados: cereales, vino, aceite, lácteos, piensos, pastas, equipamiento para instalaciones de frío, cítricos, transformadores, chapas, materiales para la construcción...



Destino de las exportaciones 2017



Comercio exterior de Córdoba. Evolución distribución modal del transporte



Su relevancia en términos de mercado, con un centro espacialmente concentrado en la capital y en algunas poblaciones sobre los ejes Sevilla-Madrid, Córdoba-Málaga y Córdoba-Granada, con un primer anillo que comprende toda la provincia y espacios de otras provincias vecinas como Badajoz, Jaén o Sevilla, y con un denso transpaís –especialmente relevante para facilitar la implantación de «stocks avanzados» de mercancías- en la Costa del Sol y en la aglomeración sevillana.

Sus equipamientos especializados para la actividad logística:

- Una Terminal Logística Ferroviaria activa (una de las cuatro Terminales de ADIF existentes hoy en Andalucía: las otras son San Roque, La Negrilla y Majarabique, estas dos últimas en Sevilla), con amplias capacidades por desarrollar.
- Un Área Logística urbanizada, capaz de albergar a corto plazo nuevas implantaciones y susceptible de desarrollo y ampliación.

La dimensión de su tejido empresarial especializado en logística y transporte: unas doscientas cincuenta empresas dedicadas al almacenamiento y a actividades conexas con el transporte y algo más de un millar y medio de empresas de transporte de mercancías por carretera (entre el 8 y el 9% del tejido andaluz dedicado a estas actividades).

Un nodo peninsular en la Red Transeuropea de Transporte

La red ferroviaria de transportes de mercancías que atraviesa hoy la provincia de Córdoba da soporte a la mayor parte de los movimientos ferroviarios nacionales y/o internacionales que se realizan con origen o destino Andalucía, a los que nacen o confluyen en los puertos del sur de España y a los que unen la costa atlántica portuguesa y la costa mediterránea.

Esta relevancia debe consolidarse en el futuro, en tanto que la red ferroviaria que atraviesa la provincia forma parte de la Red Básica (Core Network) de transporte de mercancías de por ferrocarril europea (TEN-T), tramo común de los corredores del Atlántico y del Mediterráneo, unos ejes que, con las modificaciones del diseño de esa red en curso, prolongará el espacio continental hasta Canarias.

Córdoba figura en esa red no sólo como lugar de paso de las infraestructuras de ambos corredores, sino como lo que la propia TEN-T define «Rail-Road Terminals (RRT)», Terminales Intermodales carretera/ferrocarril, al mismo nivel que Zaragoza, Alcázar de San Juan y otros lugares. En dirección Sur-Norte, es la



última RRT del tramo troncal de los corredores antes de Madrid.

El hecho de que la plataforma ferroviaria a su paso por Córdoba tenga la consideración de Red Básica y de que la propia ciudad sea considerada una RRT, implica:

- La sujeción del diseño de la Red a una serie de especificaciones técnicas que obliga a realizar sobre ella importantes inversiones de mejora para facilitar su empleo por trenes de mercancías de al menos 750 metros de largo y con mucha más capacidad de carga que los actuales (eliminación de los cuellos de botella provocados por gálibos insuficientes o por estructuras inadecuadas para el tonelaje en circulación; extensión de sistemas de seguridad y control del tráfico; modificación de la potencia eléctrica de la red...)
- La disposición de fondos europeos para la financiación de esas inversiones, que pueden optar a ser financiadas por el instrumento europeo propio del ferrocarril, el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para el período posterior a 2020, más conocidos por su acrónimo en inglés CEF (Connecting Europe Facility, como por los recursos que cada país y, en su caso, a recibir recursos públicos sin que queden catalogados como Ayudas de Estado.
- Un marco temporal para realizar esas mejoras, que se extiende hasta 2030.
- El señalamiento claro de que la ciudad de Córdoba y todo el tramo ferroviario que la conecta con el entorno (tanto con el Campo de Gibraltar y Málaga, como con Sevilla y Huelva, como con el litoral Mediterráneo y el centro y norte de España) es espacio habilitado por Europea para poder ser receptor de recursos de inversión en la mejora de sus capacidades ferroviarias.



2

**PERSPECTIVAS
LOGÍSTICAS**

Expectativas Logísticas

La provincia, y en especial la capital, reúnen atributos, capacidades y una demanda potencial más que suficiente para motivar la habilitación en el territorio de Córdoba de equipamientos e infraestructuras capaces de dar soporte a las actividades logísticas que dicha situación requiere para su buen funcionamiento, hoy, y en el futuro. Una habilitación que no tiene porqué traducirse necesariamente en nuevas inversiones masivas, sino en un moderado sumatorio de inversiones puntuales y, sobre todo, en una alza notable de la gestión de tales equipamientos e infraestructuras:

- En el ámbito de las carreteras, mediante la consolidación de las plataformas que soporten este tipo de actividad logística y, en particular, a través de la configuración de un Centro de Transporte de Mercancías (campa de pesados, estación de combustible, almacenes de resguardo y perfeccionamiento, instalaciones de reposo para los conductores, oficinas de apoyo), y mediante el refuerzo de la accesibilidad por carretera al espacio del Higuerón.
 - » En el ámbito del ferrocarril mediante intervenciones que deberían propiciar:
 - » La mejora efectiva de la red de ferrocarril, conforme a los estándares europeos.
 - » La modernización de una Terminal Logística dotada de los medios para dar servicio a las rupturas y recomposiciones de cargas propias de un intercambiador entre corredores, que soporta tanto tráficos contenerizados como graneles: plataformas y dependencias de almacenamiento, apartaderos, medios de carga/descarga...
 - » El estímulo de una zona de actividades logísticas capaz de albergar las naves y plataformas logísticas requeridas por ese sistema.

Movimientos en el entorno

La mejora de las perspectivas del transporte ferroviario de mercancías está ocupando una posición importante en las agendas de numerosos operadores e instituciones que interactúan con el espacio cordobés.

Para todos ellos está claro el horizonte a largo plazo (más allá de 2050): una red peninsular de transporte de mercancías, en Ancho Internacional (y por tanto interoperable con la red europea sin discontinuidad), especializada en mercancías, enlazada con las redes europeas y asiáticas.

Las incertidumbres aparecen en el caso español en el corto y medio plazo, como consecuencia de las disfunciones del corredor mediterráneo para su uso por el transporte de mercancías en las próximas décadas y como consecuencia también de la ausencia de intervenciones sistemáticas en las redes existentes.

No obstante, hay expectativas genéricas de mejora como consecuencia de las iniciativas generales (institucionales y privadas) para el uso de ferrocarril en Europa, y en especial en España, donde su actual peso del 3% en el conjunto del transporte es una meta a batir por los operadores públicos y privados, hasta alcanzar al menos un 8%.

Entre las manifestaciones que fundan esas expectativas genéricas cabe destacar:

- El interés de Europa, y de España, por propiciar la expansión de modos de transporte más “sostenibles”, tal como lo es el ferrocarril ante el camión.
- El procedimiento en curso, en el Parlamento Europeo, para modificar las redes TEN-T, orientado, en lo que a transporte de mercancías de ferrocarril se refiere, a fortalecer las conexiones ferroviarias de los puertos europeos, los “ferropuertos”, y a fomentar igualmente la intermodalidad ferrocarril/mar mediante la integración de los equipamientos portuarios multimodales en la red TEN-T.
- El reforzamiento de estas redes TEN-T en España con la reciente decisión del Parlamento europeo y de la Comisión de Ministros de Transportes de la UE de incorporar a las mismas los ejes ferroviario de mercancías Zaragoza-Teruel-Valencia y Madrid-Valencia, y la extensión de algunos de esos ejes a los puertos, como en el caso de Huelva.
- Los sondeos en curso por las autoridades españolas (Ministerio de Fomento) para configurar “autopistas ferroviarias” (proyectos recurrentes desde hace al menos una década) sobre los corredores TEN-T, gestionadas a través de operadores privados, que conlleva no sólo la expresión de “manifestaciones de interés” de posibles operadores interesados en gestionar esas autopistas (básicamente especializadas en el transporte de semirremolques), sino también manifestaciones de interés para ofrecer soluciones tecnológicas que favorezcan la optimización de las operaciones intermoda-



les que requiere (plataformas, maquinaria para el volcado de la carga de graneles...).

- Las expresiones de interés por este ámbito contenidas en el Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017-2023 del Ministerio de Fomento.
- La expresa intención de una veintena de Cámaras de Comercio, reflejada en las manifestaciones suscritas en su encuentro del 19 de febrero de 2018, entre ellas la de Córdoba, para hacer lo necesario ante las Administraciones Públicas e instancias políticas con objeto de conseguir que se materialicen las inversiones precisas para la plena operatividad de la conexión ferroviaria de mercancías entre Algeciras y el País Vasco.
- Las iniciativas de distintos países de desplegar incentivos para el uso del ferrocarril para mercancías:
 - » A los operadores ferroviarios y logísticos y a los cargadores, mediante “ferrobonos” o similares, autorizadas ya en diversos casos por las autoridades de la UE
 - » A los inversores en equipamientos e infraestructuras.
- El constante flujo de proyectos de intermodalidad objeto de atención financiera en las convocatorias anuales del CEF (Connecting Europe Facility), el instrumento financiero específico empleado por la UE en este ámbito, que se agrega a los recursos FEDER también activos en las intervenciones ferroviarias.
- El interés manifestado por la Confederación de Empresarios de Andalucía por el mantenimiento de los compromisos de inversión pública en los corredores ferroviarios, tal como se recoge explícitamente en su reciente posicionamiento de noviembre de 2018 en pro de la empresa como motor de desarrollo social.
- La confianza de las instituciones europeas, españolas y andaluzas en la expansión de las actividades logísticas como palanca para la competitividad de las empresas y como un nicho privilegiado de ocupación, incluyendo este sector entre los que son objeto de apoyos financieros, para sus empresas, para sus usuarios y para quienes desarrollan sus infraestructuras.

Y hay expectativas más concretas, como resultante de las operaciones en curso para el aprovechamiento del transporte ferroviario en el sur de la Península Ibérica, promovidas en gran medida por los Puertos y por las entidades que operan sus infraestructuras logísticas,

entre las que cabe destacar, por su interés para Córdoba, tanto en términos de oportunidades como de amenazas, las siguientes:

- Hacia el Oeste
 - » La configuración de una zona logística relevante en el puerto de Huelva, para el fortalecimiento de su empleo por mercancías contenerizadas que llegan y salen vía férrea, con apoyo financiero del CEF.
 - » La habilitación e impulso por la Autoridad Portuaria de Huelva de la Terminal Logística Ferroviaria de Majarabique, propiedad de ADIF.
 - » El impulso por la Junta de Andalucía de la Zona de Actividades Logísticas de Majarabique, en un espacio contiguo a la Terminal.
 - » El impulso por el Puerto de Sevilla, tanto de su terminal ferroviaria para contenedores, de sus Zonas Logísticas, y del establecimiento de un Centro especializado en la formación y en las tecnologías logísticas.
 - » El impulso por el Puerto de Huelva y por el Ministerio de Fomento para la inclusión del acceso ferroviario a Huelva en la Red Básica, y la agregación a esa Red de los enlaces marítimos con Canarias desde dicho Puerto, aceptada ya por la Comisión y a la espera de su ratificación por el Parlamento Europeo (COM (2018) 438 final)
 - » El impulso por la Comisión Europea de actualizar las TEN-T y el instrumento financiero empleado para apoyar las grandes intervenciones en el transporte (CEF. Connecting Europe Facility), apoyando adicionalmente las conexiones ferroviarias de las TEN-T con los puertos, con efectos directos en Huelva y Sevilla.
- Hacia el Sur
 - » La expansión de la Zona Franca de Cádiz en el Área Logística del Campo de Gibraltar.
 - » La puesta a disposición del Ministerio de Fomento por la Junta de Andalucía de la plataforma ferroviaria para Alta Velocidad Sevilla-Bobadilla, para recomponer parcialmente sobre ella los tráficlos afectados por el corte de las líneas preexistentes.
 - » El impulso de la Junta de un Área Logística relevante en el entorno de Bobadilla (Antequera).
- Hacia el Noroeste
 - » El impulso por el puerto de Sines de captar



mercancías del sur de la península y de la que accede a ella a través del puerto de Valencia.

» La puesta en marcha del Puerto Seco de Badajoz, la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, auspiciada por la Junta de Extremadura, con un amplio apoyo empresarial.

» Hacia el Norte y Nordeste

» El impulso por Alcázar de San Juan del fortalecimiento de sus equipamientos ferroviarios.

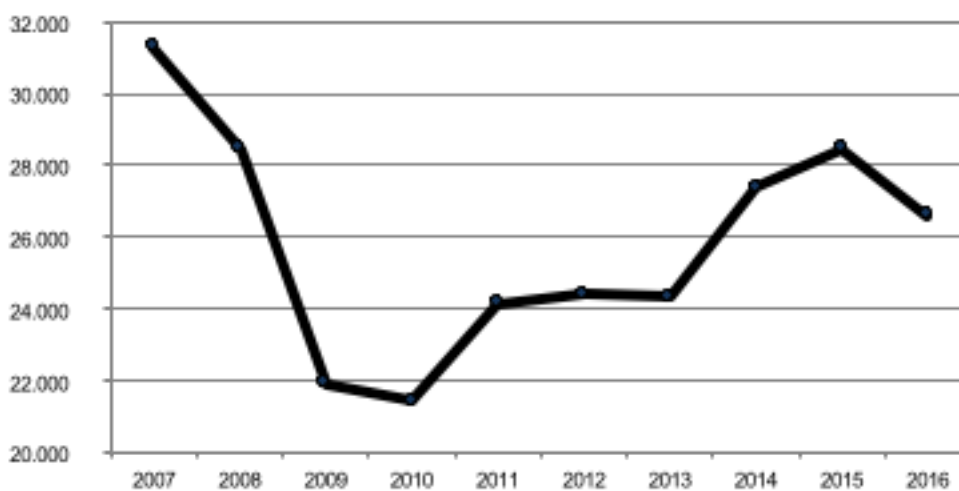
» La incertidumbre en la consideración en la programación CEF 2012-2027 del eje de la Red Básica que une Alcázar de San Juan con el Corredor Mediterráneo.

» El exitoso impulso por las Comunidades de Aragón y Valencia ante el Parlamento Europeo para incluir en dicha programación las inversiones para el eje de la Red Básica Zaragoza-Teruel-Sagunto.

• Hacia el Este

» El desarrollo, conforme a las previsiones del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, de las iniciativas para la construcción del Corredor Mediterráneo, al menos en los tramos que van desde la frontera francesa a Murcia, cuyo empleo para el transporte de mercancías es altamente cuestionado por los operadores y, en cualquier caso, cuyo diseño impide la continuidad operacional con el Ancho Ibérico en el eje Castellón-Tarragona y, previsiblemente, en otros tramos.

Transporte de mercancías por ferrocarril. España. Miles de Toneladas



Retos

Los principales retos que afronta la consolidación de Córdoba en la logística ferroviaria para el aprovechamiento de las oportunidades enumeradas y la elusión de las amenazas que algunas de esas iniciativas conllevan, son:

• La contracción del volumen de mercancías transportadas por ferrocarril, que aún sigue perdiendo cuota en el movimiento logístico a favor de la ca-

rrera. La política genérica de «descarbonización» de Europa no termina de encontrar las vías para su aplicación efectiva en el marco español.

• La ausencia de programación efectiva de inversiones de mejora en el eje que comparten los corredores Mediterráneo y Atlántico, y en sus conexiones con ambos.

• El bajo empleo del ferrocarril por las empresas cordobesas, que ha ido a menos en lo que va de siglo, dejando de utilizarse por las empresas agro-



alimentarias, con honrosas excepciones, y abandonándose también por las empresas de otros sectores que en su momento lo usaron con frecuencia.

- La ausencia de modelos de gobernanza y gestión efectivos en las infraestructuras logísticas asociadas al ferrocarril, ya existentes en la ciudad (Terminal Logística Ferroviaria del Higuero y Área Logística de Córdoba).
- La atracción de las operaciones de inversión hacia otros espacios, mediante el adecuado posicionamiento de grupos de interés defensores de tales actuaciones (lobby Mediterráneo, lobby Zaragoza-Sagunto, conexión Portugal-Extremadura...) y/o el despliegue de las iniciativas señaladas anteriormente sin que el tramo común de los corredores Atlántico-Mediterráneo se acometa.

Respuestas a esos retos

Lograr el adecuado desempeño de las funciones logísticas que sería deseable que desempeñara tanto la ciudad como la provincia, en lo que a transporte de mercancías por ferrocarril se refiere, está siendo el objeto de:

- Las iniciativas de conformar una plataforma en pro de la modernización del tramo común de los corredores Mediterráneo y Atlántico.
- La urdimbre de alianzas para el aprovechamiento de los esfuerzos de algunos puertos andaluces por un mejor posicionamiento en la red TEN-T, con sólidos avances en los casos de Huelva y Sevilla, para cuyo éxito requieren el fortalecimiento de sus conexiones ferroviarias.
- La iniciativa del Ayuntamiento y del Ministerio de Fomento para impulsar la modernización de la Terminal Logística Ferroviaria del Higuero.
- El impulso por el Ayuntamiento de la habilitación de un espacio para albergar un complejo logístico, junto al Higuero, que haga las funciones de Puerto Seco y de Zona de Actividades Logísticas, vinculado con el ferrocarril.

Mediante esas respuestas, la ciudad y la provincia de Córdoba fortalecerán sus capacidades de empleo y de emprendimiento, en un sector —el logístico— con más relevancia cada vez para el buen funcionamiento de las actividades productivas, el comercio y las iniciativas de consumo de instituciones y personas. Su



impacto debería reflejarse también en la expansión del tejido empresarial preexistente y en la extensión de las capacidades de conocimiento precisas para la adecuada operativa de un sector objeto de importantes y constantes ajustes tecnológicos y de gestión.

Esta iniciativa facilitará también que la ciudad y la provincia tengan un desempeño ejemplar en el cumplimiento de los objetivos de las políticas de “descarbonización” auspiciadas por la Unión Europea, por el gobierno de la Nación y por las estrategias de sostenibilidad impulsadas por la corporación cordobesa y por todas las instituciones relevantes de la ciudad.

Líneas de trabajo

Las intervenciones a realizar en materia de impulso de Córdoba como nodo efectivo de un sistema eficaz de transporte de mercancía por ferrocarril, para que Córdoba coja el tren, pueden estructurarse en los tres bloques siguientes:

- Impulso y consolidación de un «puerto seco», que integre:
 - » Una Terminal Logística Ferroviaria remodelada, el Higuierón
 - » Un espacio logístico suficiente y cualificado
- Fomento de las intervenciones de mejora de la infraestructura común entre los corredores del Mediterráneo y del Atlántico, que ha de conllevar:
 - » El impulso del pertinente esfuerzo inversor.
 - » La remoción de cuantos obstáculos pudieran surgir en otros tramos de los corredores para asegurar el adecuado flujo de las mercancías en el horizonte temporal operativo del actual material ferroviario.
- Estímulo de la imagen logística de Córdoba en materia ferroviaria y articulación de la ciudad y la provincia en los principales foros nacionales y europeos sobre el fortalecimiento del transporte de mercancías por ferrocarril.



3

**LÍNEAS DE
ACCIÓN**

Puerto seco

El impulso para el establecimiento en Córdoba de un Puerto Seco (al estilo del que está siendo animado en Sevilla -Majarabique- o en Badajoz), se ha de materializar al menos en cuatro tipos de intervenciones, a gestionar de manera conjuntada, y en un plazo breve, que permita dar el servicio que los puertos, andaluces y de otros lugares, están requiriendo, y que proporcione también oportunidades intermodales a los cargadores cordobeses. El Puerto Seco comprendería la Terminal Logística del Higuero actual, el Área Logística de Córdoba vecina y otros suelos colindantes al sur del Higuero.

Las intervenciones a acometer serían:

- Sobre la Terminal Logística del Higuero:

- » Adecuando la terminal para su adecuado empleo logístico, mediante su:

- » Rediseño

- » Impulso de las inversiones necesarias, a llevar a cabo en diversas fases, a medida que se consoliden sus expectativas de uso, orientadas a minimizar los costes de “fricción modal” y a facilitar las operaciones y la funcionalidad del espacio: apartaderos, plataformas de almacenamiento de carga, almacenes para perfeccionamiento de carga (grupaje, triaje, picking...), maquinaria para carga y descarga, zonas de estacionamiento y manejo de camiones...

- » Adoptando un sistema de gobernanza y gestión que asegure:

- » La salida al mercado de su gestión integral, por un período que permita la construcción de estrategias de consolidación, la inversión en su mejora y la amortización de esos gastos.

- » La asunción de esa gestión bien por un solvente operador privado, bien por un mix PPP.

- » Su adecuada gestión.

- » Su adecuada promoción comercial, que devuelva a la zona los tráficos perdidos y aumente su entronque con la economía provincial, captando cargadores y operadores.

- » La incorporación a su gobernanza de los agentes institucionales privados y públicos de la provincia, al estilo de los consejos de administración de los Puertos.

- » La disposición de un marco de financiación que de soporte a las operaciones y asegure la captación de los recursos europeos precisos para ello.

- » Activando para ello:

- » La puesta en marcha de la comisión de seguimiento Ayuntamiento/Ministerio de Fomento prevista, para la adopción de las mejoras precisas.

- » La convocatoria en 2019 de un concurso para la explotación por operadores logísticos especializados de la Terminal por un período suficiente, al menos diez años, en el que se integre en su caso la ejecución de las intervenciones de mejora necesarias.

- Sobre el Área Logística de Córdoba:

- » Fortaleciendo su actuación promocional:

- » Rediseñando los modos de empleo de los suelos

- » Flexibilizando los usos, adecuándolos a las nuevas exigencias logísticas

- » Maximizando la conectividad e integración con la Terminal Logística

- » Adecuando su sistema de gobernanza y gestión que asegure

- » Su adecuada gestión interna

- » Su adecuada promoción comercial

- » El tratamiento de sus retos urbanísticos.

- » La incorporación a su gobernanza de los agentes institucionales privados y públicos de la provincia, y de sus usuarios, siguiendo el ejemplo de los consejos de administración de los Puertos.

- » La disposición de un marco de financiación que de soporte a las operaciones y permita la captación de los recursos europeos precisos para ello.

- Sobre el desarrollo de nuevos suelos para uso logístico:

- » Activando los instrumentos urbanísticos que permiten el uso logístico en los suelos al sur del Higuero.



- » Acometiendo las actuaciones que capaciten el uso de esos suelos, a llevar a cabo por fases.
- » Construyendo el viario de conexión entre la A4 y la carretera a Palma del Río, ya prevista.

Estas intervenciones deberían acompañarse de medidas que cualifiquen tanto el Área Logística como, en su día, los nuevos suelos, mediante la implantación de figuras aduaneras que faciliten el almacenamiento de mercancías en tránsito y el tratamiento de perfeccionamiento.

Adecuación del tramo troncal, común a los corredores ferroviarios

El impulso de la modernización de ese tramo troncal requiere actuaciones al menos en los planos siguientes:

- Alentando al Ministerio de Fomento para que diseñe, programe y ejecute en el período 2021-2027 las actuaciones de mejora en el tramo común a los corredores Mediterráneo y Atlántico (Córdoba-Alcázar de San Juan), y en los demás tramos precisos para su adecuado funcionamiento (Bobadilla-Córdoba; Huelva/Cádiz-Sevilla-Córdoba; Alcázar de San Juan-Corredor Mediterráneo; Alcázar de San Juan-Madrid...)
- » Insertando las actuaciones en la programación inmediata del Ministerio
- » Recabando los recursos financieros precisos
- Llevando a cabo actuaciones tanto ante el Ministerio como ante las instituciones europeas para que en la programación en curso de los CEF para el período 2021-2027 se prevean las intervenciones de mejora en el eje Alcázar de San Juan-La Encina, de relevancia para la adecuada conexión de ese tramo troncal con el Puerto de Valencia y con el corredor mediterráneo.
- Interviniendo ante el Ministerio –y en particular ante el Comisionado del Corredor Mediterráneo– para remover cualquier obstáculo a la continuidad operativa de esos tramos, asegurando el mantenimiento en todo él del Ancho Ibérico por un período que asegure la adecuada amortización del material de transporte en uso.

- » Esto ha de tener un reflejo inmediato en el rediseño del tramo del Corredor Mediterráneo Tarragona-Castellón, que está diseñado exclusivamente para Ancho Europeo.

- Articulando una plataforma de impulso, con forma de Asociación, donde se hallen presentes todos los agentes interesados en el despliegue de esas infraestructuras, que gobierne y lidere las intervenciones ante el Ministerio de Fomento y las consejerías competentes en esta materia de las CCAA afectadas, en particular las de Andalucía y Castilla-La Mancha.

Posicionamiento Logístico

La ciudad y la provincia de Córdoba son un espacio de cruce de caminos importantes y, como tal, deben convertirse no sólo en agentes logísticos relevantes, sino también han de formar parte a partir de ahora de los espacios a quienes las administraciones consultan de modo sistemático sus programas e intervenciones ferroviarias.

Para conseguir ese elemental objetivo convendrá impulsar, desde la plataforma de los firmantes del acuerdo del 2016 ya creada, y de cuantos agentes desearan sumarse a la actual estrategia, estructurados en torno a una figura específica (asociación, consorcio...):

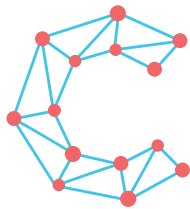
- La presencia de Córdoba en los foros y plataformas que se interesan por el impulso de la actividad logística y el transporte multimodal en España y en Andalucía, con una atención particular a los alentados en la Comunidad Autónoma por la Consejería de Fomento.
- La pronta realización en Córdoba de un encuentro profesional e institucional entre todos los operadores interesados que, bajo el lema, “Córdoba: coger el tren”, provoque un impacto relevante en la provincia en tanto que permita a todos sus agentes conocer las oportunidades concretas que ofrece hoy el ferrocarril (sus infraestructuras, terminales, operadores) y las actuaciones a llevar a cabo para impulsar su empleo.
- La adopción y extensión de la marca Córdoba Logística.
- La presencia de Córdoba en las plataformas de negociación y concertación sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, con las autoridades nacionales y europeas.



- El establecimiento de una red de alianzas con todos los agentes interesados en la consolidación del transporte de mercancías por ferrocarril en el sur de España (ayuntamientos de Huelva, Sevilla, Alcázar de San Juan; puertos como Málaga, Bahía de Algeciras, Cádiz, Sevilla, Huelva, Sines y Valencia; organizaciones profesionales, clúster Railgrup...).
- La facilitación de la conexión entre los agentes gestores de la infraestructura multimodal y los agentes económicos cordobeses susceptibles de mover parte de sus mercancías a través de esas soluciones multimodales.
- La dotación a la plataforma conformada en el Convenio de un intenso programa de acciones y comunicación.

- El aliento a la inmediata puesta en marcha del foro de coordinación con el Ministerio de Fomento para la mejora del Higuero.
- El estímulo de la configuración de una oferta formativa especializada, que facilite la capacitación de los numerosos profesionales que son requeridos por el sector, y que fomente la adecuación de los conocimientos de los cuadros y directivos a los retos que están removiendo este dinámico sector económico y a las oportunidades que ofrecen.





CórdobaLogística