Análisis integral de las empresas que trabajan con el sector defensa alineado con las necesidades de la base logística del Ejército de Tierra "General de Ejército Javier Varela"

IPRODECO
Instituto Provincial de Desarrollo Económico de Córdoba

Diputación de Córdoba

Fundecor
Fundación universitaria para el desarrollo de la provincia de Córdoba

Resumen

Con el objetivo de proporcionar una visión clara de los puntos más destacados de los resultados del presente informe, se anticipa una escueta relación de los considerados prioritarios para definir el orden de prelación de futuras acciones:

- Horizonte temporal: 2022–2028, inversión de más de 350 M€ en la etapa constructiva.
- Ciclo de vida de no menos de 50 años, con un impacto económico de no menos de 600 M€/año.
- Necesidades de personal de la Base: unos 1.600 trabajadores, de los que entorno de 1.200 serán civiles y los restantes 400, militares. Un 30% de los puestos corresponderá a personal altamente cualificado.
- Formación demandable en los centros públicos en un futuro inmediato: Ciclos de FP Dual, Títulos de Formación Profesional de Grado Superior, Másteres de FP...
- Futuro nudo logístico de referencia en la Unión Europea y "atracción para la OTAN" en cuanto al objetivo de reforzar la "frontera sur".

La referencia internacional para:

- Defensa terrestre y aeroterrestre
- Seguridad nacional
- Protección Civil y Bomberos
- Infraestructura Seguridad y Protección

Índice

1. Antecedentes	4
2. Provincia	8
2.1 Necesidades de infraestructuras	9
2.2 Necesidades energéticas	29
2.3 Necesidad de movilidad, accesibilidad y conectividad	36
2.4 Demandas tecnológicas de la BLET	44
3. Economía	48
3.1 Sectores productivos consolidados alineados con las empresas que potencialmente se instalarían y trabajarían con la Base Logística, así como sector auxiliar a estas empresas	50
3.2 Qué tejido empresarial actual ubicado en la provincia de Córdoba puede trabajar e interactuar con las empresas que potencialmente se ubiquen en la provincia de Córdoba, alineado con la Base Logística	50
3.3 Impacto económico de la BASE	55
3.3.1 Inversión para la puesta en marcha	55
3.3.2 Licitaciones de los Órganos Logísticos Centrales del Ejército de Tierra	56
3.3.3 Proyecto tractor para la industria	57
3.4 Estimaciones necesidades industria auxiliar	58
4. Mercado de trabajo	62
4.1 Población activa necesaria	63
4.2 Nivel de formación de los trabajadores activos adecuado a las empresas que se instalen	64
5. Población	68
5.1 Oferta formativa	68
5.2 Equipamiento de centros de enseñanza	72
5.3 Servicios sanitarios	74
5.4 Oferta deportiva	78
5.5 Servicios de restauración	80
5.6 Bolsa de alojamiento y vivienda	80
5.7 Servicio de hospedaje	82
5.8 Espacios deportivos	83
5.9 Espacios para encuentros y jornadas	86
6. Identificación de oportunidades de riesgos	87
7. Conclusiones	91
Anexo 1. **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (PTMACO)**	92
Anexo 2. **Fichas de empresas**	98

1. Antecedentes

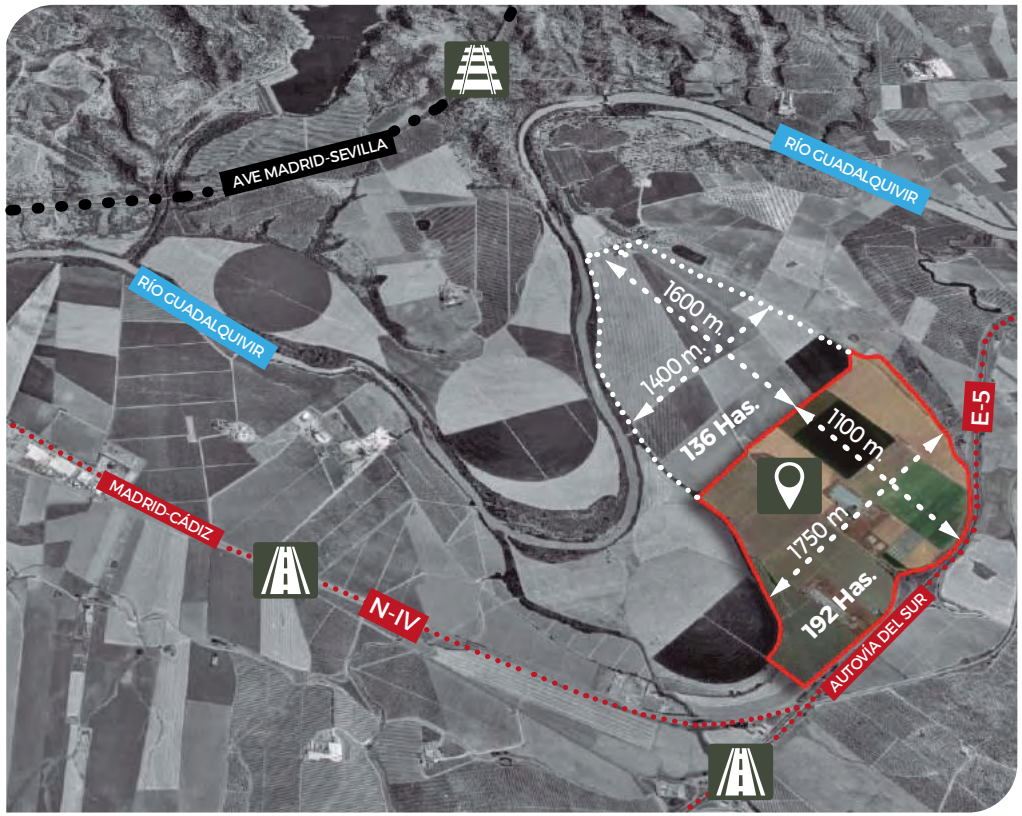
El proyecto de la Base Logística del Ejército de Tierra (BLET) es de extraordinaria trascendencia para el Ejército de Tierra, para la provincia de Córdoba, Andalucía y España.

Incluso es muy posible que estas previsiones se queden cortas ya que, al convertirse en un **nudo logístico de referencia en la Unión Europea**, cabe la posibilidad de que pueda suponer un "ejemplo" para el resto de países y una "atracción para la OTAN" en cuanto al objetivo de reforzar la "frontera sur".

Así, el pasado 13 de diciembre de 2021, el Jefe del Estado Mayor del Ejército (**JEME**), D. Amador Enseñat y Berea **presentó** a una delegación encabezada por el máximo representante del Ejército de **Estados Unidos** para Europa y África, el general Christopher Cavoli, **el proyecto de la Base Logística de Córdoba**.

▷ ENLACE A FUENTE

La idea es que la Base Logística de Córdoba no sea un fin, sino un medio para que la **OTAN** implemente su superioridad operativa desde el futuro **centro de operaciones logístico**.



▷ Vista área de los terrenos seleccionados

Desde que se iniciaron los trabajos para **la transformación del Ejército** hacia la futura "Fuerza 2035", este proyecto ha cobrado una mayor trascendencia.

Las nuevas capacidades de la «**Fuerza 35»** deben **incorporar** aplicaciones de **procesos de datos**, **alta conectividad**, **robótica inteligente**, **tecnologías cuánticas** y de **redes neuronales**, **autonomía**, **inteligencia artificial**, **nanotecnología**, **sistemas de armas de precisión extrema**, **aprendizaje de máquinas**, **biotecnologías** y **tecnologías aditivas**, entre las principales tecnologías identificadas en la actualidad.

La «Brigada **35»**, según explica el resumen ejecutivo del Ejército de Tierra para este proyecto, será la **unidad de referencia de la** «**Fuerza 35**». Como rasgo principal, estará **basada en la tecnología**, «con una **estructura orgánica que integre todas las funciones de combate** de nivel táctico, permitiendo disponer de una **mayor potencia de combate con menor número de personal**».

El personal militar que integrará la Brigada será un grupo muy cohesionado, y dispondrá de varios centenares de **plataformas de distintos tipos** (maniobra, inteligencia, logísticas, etcétera). De ellas, la principal será el «Dragón». El **8x8** «**Dragón**» es un Vehículo de Combate sobre Ruedas (VCR) cuya sofisticada tecnología lo convierte en una de las grandes bazas armamentísticas del Ejército de Tierra. Innovaciones como un sistema de «conciencia situacional», que permite una visión de 360º, lo convertirán sin duda en una de las piezas militares claves para la defensa española en los próximos años.

En diciembre de 2021 se anunció la constitución de la **oficina de apoyo al ciclo de vida del 8x8** entre el Mando de Apoyo Logístico del Ejército de Tierra (MALE) y **Tess Defence**, para ello se firmó con Tess un contrato por valor de **160.000 euros** para el apoyo técnico al Ejército en la **puesta en marcha de esa oficina**, que deberá garantizar la operación del vehículo, asegurar la disponibilidad operativa y el sostenimiento durante todo el ciclo de vida del programa.

Inicialmente se establecerá en el Parque y Centro de Mantenimiento de Vehículos de Ruedas nº 2 (**PCMVR**) en Córdoba, pero está previsto se instale **en 2025 en la futura BLET**.

El **apoyo logístico** de la «Brigada 35» se basará en la **sensorización**, el **tratamiento de datos** apoyado en **inteligencia artificial**, el **trabajo en red**, el **seguimiento de flujos de recursos** y **actividades logísticas en tiempo real**, o la disponibilidad de **personal experto en el análisis** e interpretación de datos logísticos.

El Ejército de Tierra aspira a integrar todo ese abanico de nueva tecnologías y «aplicarlas con un **sentido** ético, **transparente y responsable**: los militares deberán unir al conocimiento tecnológico, una sólida formación humanista que les dote de criterios ético-legales, empatía con la diversidad cultural y una personalidad resiliente construida sobre valores sólidos».

Con la **reunificación en Córdoba de once de los doce centros logísticos** que el Ejército de Tierra tiene repartidas por toda España está previsto que el proyecto contribuya a la creación de unos 1.600 puestos de trabajo de alta cualificación, en un gran porcentaje personal civil.

De este modo, se pretende que la nueva base se convierta en un centro moderno que incorpore sistemas basados en la robótica, inteligencia artificial, impresión en 3D, realidad virtual y aumentada, etc.

Aunque no se trata solo de concentrar 12 centros en uno, sino de la tecnología que va a tener el complejo y que va a permitir hacer una **revolución logística que será predictiva y no preventiva**. Este proceso de cambio está basado en cuatro pilares:

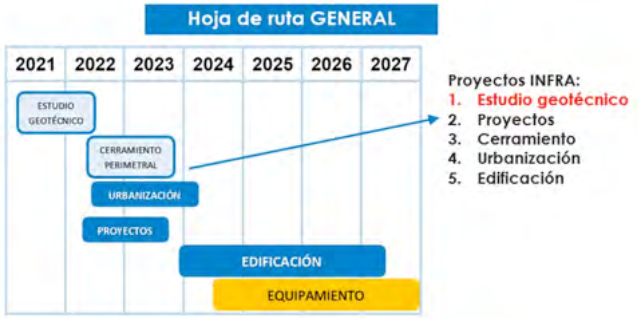
- Infraestructura "genial, con edificios eficientes, amigables y de calidad".
- Personal civil "buscando talento digital para no quedarnos atrás cuando la base comience a funcionar".
- Tecnología "emergente y predictiva" (realidad virtual, big data, inteligencia artificial...).
- Sistemas de información y comunicación, como el 5G o el 5G Plus, "que son básicos".

Así se puso de manifiesto el pasado 9 de febrero de 2022 durante la celebración del **4º Taller "La base logística, punta de lanza de la digitalización. En busca del talento digital"**, que sirvió para dibujar el **perfil del trabajador que se busca para la BLET** e insistir en la importancia de diseñar nuevos métodos de enseñanza dirigidos a las nuevas tecnologías, además de la formación continua como elemento diferenciador para superar la bien llamada brecha digital. Dejando claro que **las personas son el motor de este cambio**.

Para ello, contará con la **colaboración de la Universidad de Córdoba** que ya está trabajando en perfilar opciones para que los civiles interesados en colaborar en la tecnología o la ingeniería de la Defensa puedan formarse en ese ámbito, poniendo el énfasis en **cómo gestionar el talento, no solo capturarlo**, a través de la formación continua y el mantenimiento. En este sentido cobra singular importancia las posibilidades que ofrece la **nueva Formación Profesional para crear formación a medida de la BLET**, con ciclos formativos troncales complementados con formación modular y especialización según los puestos, debido a la potencialidad que ofrece una Formación Profesional **mucho más flexible**.

En definitiva, dispondrá de una alta tecnología que va a permitir una optimización del personal militar, aumentando el personal disponible para la Fuerza.

Se trata, pues, de un **proyecto de Estado**, único y pionero en el mundo, con una **Hoja de Ruta** definida que se debe materializar en plazo y forma con el **apoyo de todos a una**, "combate colaborativo", en palabras del JEMALE (Jefe del Mando de Apoyo Logístico del Ejército), Teniente General D. Fernando Miguel García y García de las Hijas.



Durante la celebración del Foro ABC del pasado 23 de febrero de 2022, el **Jefe del Mando de Apoyo Logístico** (MALE), el teniente general Fernando García y García de las Hijas, y el general de brigada Enrique Ruiz Alonso, responsable de la **Jefatura de los Centros Logísticos**, realizaron un repaso de lo realizado y por realizar. La parte de **infraestructuras**, explicó el teniente general responsable del MALE, ha adquirido una velocidad de crucero del desarrollo de infraestructuras con un «calendario realista», que **ya no hay quien lo pare**:

- En **agosto** podrían empezar las obras del **acceso desde la autovía.**

- El edil de Urbanismo ha dado una fecha clave: será «**septiembre**» cuando el Ayuntamiento tenga listos los trámites urbanísticos necesarios para impulsar la Base:
  - La modificación del plan parcial y
  - los proyectos de urbanización y reparcelación.

- **A partir de septiembre,** se «estarían planteando las obras de **urbanización** y de **edificación**» del complejo, de cara a la puesta en marcha en 2026.

▷ ENLACE A FUENTE

"El sector anexo a la Base Logística de Córdoba generará una inversión directa de 55 millones"

▷ ENLACE A FUENTE

La Junta de Compensación aprobó, el pasado 28 de mayo, el documento que se remitirá a Urbanismo tras la Feria para **habilitar el sector** donde se va a implantar la **Base Logística Teniente General Varela** va a generar una inversión cercana a los **55 millones** de euros que se emplearán en la urbanización del terreno, en establecer las **conexiones de los servicios** necesarios (agua, energía, etcétera) y en crear las **infraestructuras** precisas para poder usar la zona **como un polígono** industrial y logístico.

Se ha realizado **un recorte de 20 millones de euros** sobre las cantidades inicialmente previstas debido a la llegada de Defensa. A **menos** cantidad de **suelo** a parcelar, **menor** cantidad de **dinero**.

El **Consistorio** ya tiene aprobada **una aportación directa de seis millones** de euros para la urbanización del suelo y la creación de las necesidades materiales para el funcionamiento de la Base Logística y de las empresas que acaben implantándose en esta parte del término municipal de Córdoba. En el gobierno municipal entienden que no habrá que realizar aportaciones suplementarias vistos los presupuestos que se están manejando.

La **Junta**, por su parte, ya ha previsto una inversión hasta 2024 de unos **38 millones** de euros (sin IVA) para atender a sus obligaciones.

En la zona donde está prevista la Base, se había realizado una **reserva de suelo para una subestación eléctrica**. También se han realizado **cambios en el enlace de acceso** al sector desde la **Autovía** de Andalucía por **los cambios realizados** en todo este tiempo.

El **principal cambio** tiene que ver con las magnitudes. El sector sigue teniendo 1,9 millones de metros cuadrados pero la llegada de Defensa implica restar 850.000 a todo ese ámbito. Aun así, **siguen quedando unos 700.0000 metros cuadrados** de ámbito edificable en un proyecto **que puede ser ampliado** hacia al Guadalquivir **si se superan los informes sobre inundabilidad** que presentó la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. El alcalde de Córdoba, **José María Bellido**, ha afirmado que el desbloqueo de ese plan se pondrá, antes o después sobre la mesa.

2. Provincia

La implantación de la BLET supone que Córdoba se constituya en **uno de los grandes núcleos logísticos de España y del sur de Europa**, constituyéndose como **referente de tecnologías duales** mediante la transferencia de los logros de la investigación, permitiendo **robustecer la dimensi**ón **del sector industrial** en Córdoba y acortando la diferencia en la industrialización de la provincia respecto a la media nacional, gracias a las empresas que se instalarán para dar servicios a la Base Logística y al reforzamiento de los tejidos industriales locales ligados al sector del transporte, logístico y productivo, en especial la **transformación económica de la provincia a través de las industrias 4.0 y empresas con base tecnológica** capacitadas para trabajar en la Base Logística del Ejército de Tierra.

Así, el **Máster Dual en Industria 4.0. de la Universidad de Córdoba (UCO)** tiene el objetivo de ampliar los conocimientos prácticos de sus estudiantes en ámbitos como Internet of Things (IoT), Big Data, tecnologías de automatización e Industria conectada, robótica, ciberseguridad industrial, blockchain, sistemas Integrados de producción (JIT, MRP) y sistemas de gestión de la producción (MES/MOM).

▷ ENLACE A FUENTE

El **Máster Universitario en Inteligencia Computacional e Internet de las Cosas** tiene como principal objetivo la formación de los alumnos en aquellas tecnologías más novedosas en el campo de la Inteligencia Artificial, el Aprendizaje Automático, la Minería de Datos y el Internet de las Cosas. El máster ofrece una sólida formación en todos aquellos aspectos más importantes dentro de la Inteligencia Computacional, como son los relacionados con el aprendizaje supervisado y no supervisado, el análisis de datos web, la visión 3D, etc.

▷ ENLACE A FUENTE

Además, la UCO recientemente se ha convertido en la primera universidad pública que ha incorporado tanto un **Máster en Ciencia de Datos** como un **Máster en Dirección de la Ciberseguridad**, bajo la modalidad de **másteres onlin**e, que cuentan con profesorado especializado de la propia universidad y profesionales de cada uno de los ámbitos de conocimiento, permitiendo al estudiante la posibilidad de elegir el inicio de sus estudios en seis momentos diferentes del año y acceder a una formación muy especializada de una manera flexible.

Siendo Córdoba referente del desarrollo tecnológico de sectores tradicionales como el agroalimentario, mediante la transformación digital del mundo agro consolidando la agricultura de precisión, la Industria 4.0 y la gestión eficiente de recursos (**Máster en Transformación Digital del Sector Agroalimentario y Forestal - DigitalAgri** de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agronómica y de Montes - ETSIAM de la UCO), será una apuesta segura en la implementación sostenible de las más novedosa y disruptivas tecnología duales bajo el prisma de la economía circular, para responder a las demandas de la futura BLET.

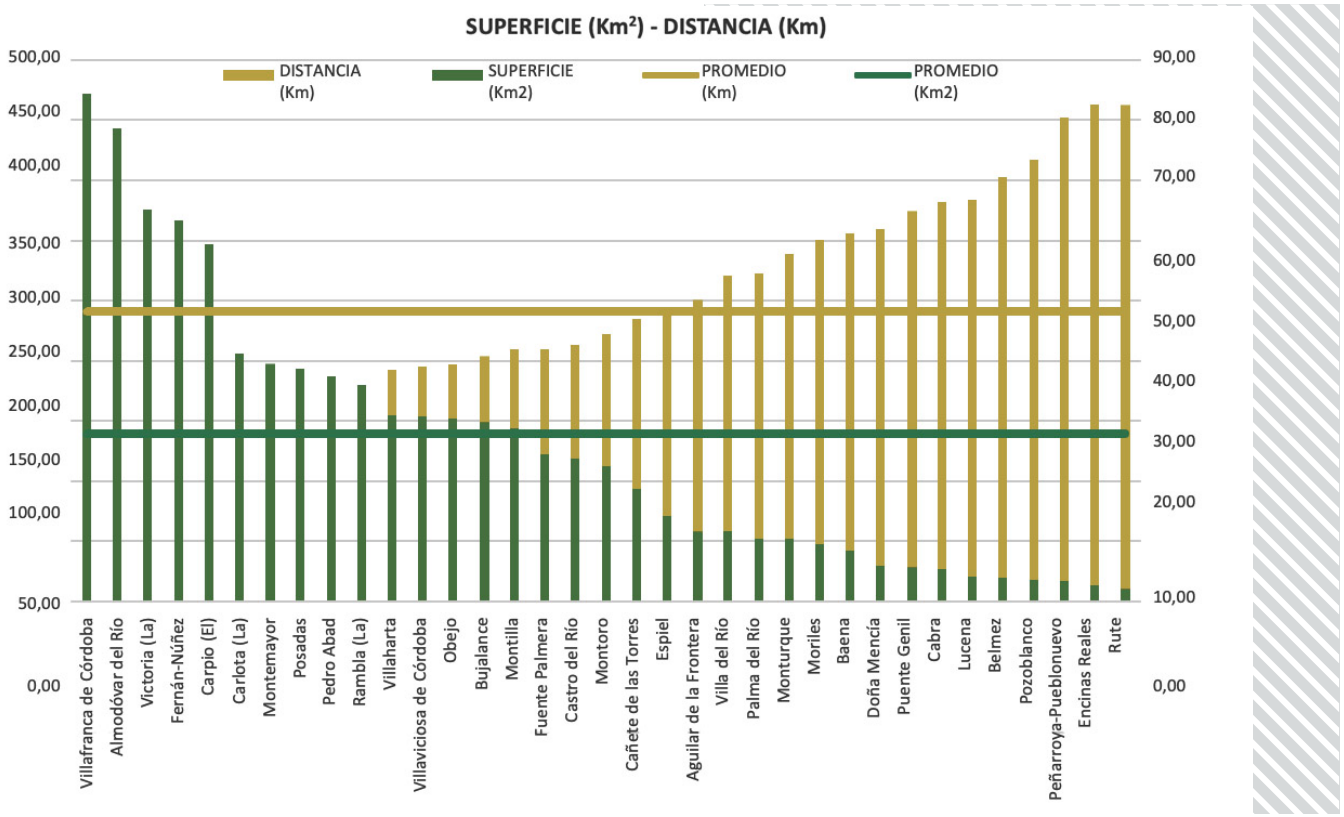
2.1 Necesidades de infraestructuras

De acuerdo con el **Catálogo de Carreteras de Andalucía**, considerando la distinta funcionalidad de las mismas en relación al tipo de desplazamientos o itinerarios que soportan, se reparten jerárquicamente en cuatro categorías: 788 km pertenecen a la Red Básica Estructurante, 1.236 km a la Básica de Articulación, 4.384 km a la Red Intercomarcal y 4.156 km a la Red Complementaria. El reparto provincial en 2020 era el siguiente:

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Red del Estado	369	326	604	383	464	455	403	459	3.463
Red autonómica	817	1.034	1.641	1.636	770	1.480	1.281	1.906	10.565
Red básica estructurante	86	88	64	241	0	97	75	136	788
Red básica de articulación	66	126	144	165	231	161	192	152	1.236
Red intercomarcal	353	370	631	615	394	586	478	957	4.384
Red complementaria	311	449	802	616	146	636	536	662	4.156
Red provincial	1.226	807	1.807	1.265	840	906	860	1.477	9.188
Total	**2.412**	**2.167**	**4.052**	**3.284**	**2.074**	**2.841**	**2.544**	**3.842**	**23.216**

▷ Fuente: Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. 2021

Considerando los **76 municipios de la provincia de Córdoba** (sin incluir la capital), la **superficie promedio es de unos 165 Km2** (Hornachuelos es el más extenso, casi 910 Km2, y Fuente la Lancha el más pequeño, menos de 8 Km2) y **la distancia promedio a la ubicación de la BLET es de unos 60 km**, siendo el más alejado Belalcázar (98 Km) y los más próximos Villafranca y Guadalcázar (menos de 24 Km):



Teniendo en cuenta los **tres principales ejes viarios terrestres** de la provincia es posible considerar **hasta 44 municipios** con acceso cercano y rápido a la BLET:

- **A-431 / A-440 / A-4:** se ubican hasta 21 municipios en una distancia total de 210 Km, desde Palma del Río hasta Linares.
- **A 45**: en 120 Km de distancia se asientan otros 13 municipios (Antequera – Fernán Núñez).
- **N 432**: hay 10 municipios en 160 Km (Pozoblanco - Alcalá la Real).

	A-431 / A-440 / A-4
1	Palma del río
2	Posadas
3	Almodóvar del Río
4	Fuente Palmera
5	Écija
6	La Carlota
7	Aldea Quintana
8	Villafranca de Córdoba
9	El Carpio
10	Pedro Abad
11	Montoro
12	Villa del Río
13	Bujalance
14	Cañete de las Torres
15	Marmolejo
16	Lopera
17	Arjona
18	Andújar
19	Mengíbar
20	Bailén
21	Linares

	A-45
1	Antequera
2	Benamejí
3	Encinas Reales
4	Rute
5	Lucena
6	Cabra
7	Monturque
8	Aguilar
9	Montilla
10	Moriles
11	La Rambla
12	Montemayor
13	Fernán Núñez

	N-432
1	Pozoblanco
2	Peñarroya Pueblonuevo
3	Belmez
4	Espiel
5	Villaviciosa
6	Obejo
7	Castro del Río
8	Baena
9	Alcaudete
10	Alcalá la Real

URBANISMO: **"Ultiman el plan que ordenará la Base Logística de Córdoba y el nuevo parque de empresas"**

▷ ENLACE A FUENTE

Se trata de unos suelos que precisan de fuertes inversiones exteriores para hacerlos viables. **Se encuentran afectados por la cercanía del río, un oleoducto, un gaseoducto y la principal autovía que une la zona sur de la península con la zona Norte de España.**

El trabajo ha sido directamente **monitorizado** por el **Ayuntamiento de Córdoba** que ha estado encima de los trabajos, sobre todo, en lo que concierne a las **negociaciones con otras administraciones o empresas estratégicas**. Todos esos trabajos se han realizado ya con una prioridad total a la hora de **encontrar salidas a los problemas**.

Otra de las cuestiones pendientes es **la conexión con la autovía**. Originalmente, se planteó la construcción de un paso elevado aprovechando el ya existente que ha sido sometido, desde aquel momento, a sucesivas mejoras. **Urbanismo tendrá que aprobar, con la aquiescencia de Carreteras del Estado, las adaptaciones que se van a realizar sobre esta infraestructura**.

Otra de las entidades afectadas por el cambio es **ADIF**. El planteamiento que se aprobó en su día para llevar **agua y saneamiento a la finca de La Rinconada era utilizar el puente de hierro del ferrocarril** uniendo las barriadas de Alcolea y El Ángel. El proyecto de La Rinconada debe servir para sustituir la actual tubería de fibrocemento y, aprovechando las pilastras del puente, crear una nueva pasarela peatonal que ocultará la nueva vía de suministro. Hay que hacer llegar el agua de alguna forma a un punto tan alejado de la ciudad. Es muy probable que sea preciso **un convenio específico con ADIF**.

El análisis realizado explica que el plan original no era rígido pero que el que salga de la aprobación definitiva tiene que contar con esas nuevas necesidades de la **industria logística**. Las parcelas de 20.000 metros cuadrados se consideran pequeñas en algunas empresas que se dedican a este tipo de actividades. Por ello, el planteamiento definitivo es **contar con recursos suficientes para que nadie pueda querer suelo en La Rinconada y que se le tenga que decir que no por razones de regulación urbanística**.

Proyectos de Infraestructuras pendientes en la provincia de Córdoba

Según el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030, última **versión publicada de noviembre de 2021**, la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía presentaba una longitud total de 10.565 kilómetros.

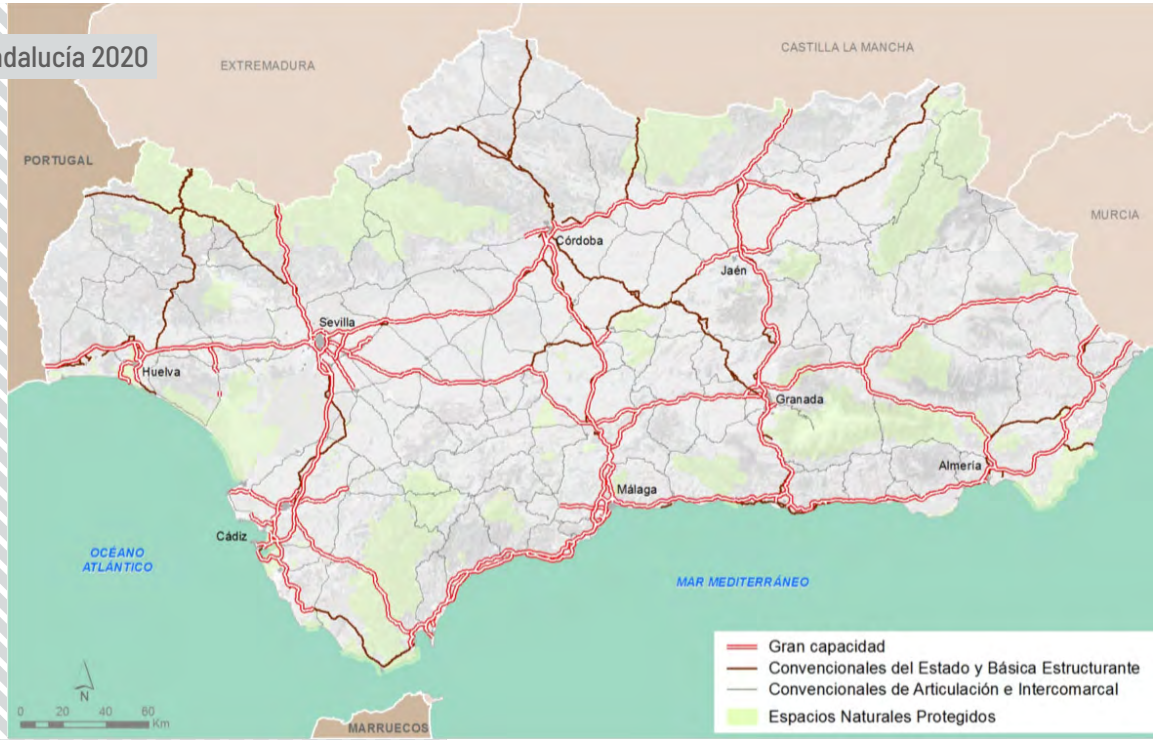
▷ ENLACE A FUENTE

Según **(PITMA) 2021-2030**, última versión publicada de **noviembre de 2021**, tras información pública y consultas, define las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía.

La Junta de Andalucía pretende **reactivar en Córdoba más de 50 proyectos en diez años** y entre los retos se contemplan las **variantes de Villarrubia y Oeste, la base militar y completar el parque logístico**.

Una docena de actuaciones sometidas a estudios de prevención ambiental finalizados y otros 40 proyectos de infraestructuras que están pendientes del procedimiento de evaluación ambiental:

Red viaria en Andalucía 2020



▷ Fuente: Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Con estudio ambiental

El Pitma analiza medioambientalmente una docena de actuaciones para las que se espera financiación Feder o de los fondos Next Generation, aunque eso no significa que estén programadas para una ejecución inmediata. Ahí entran mejoras en **estaciones** de **autobuses** y apeaderos; los dos tramos de la **Autovía del Olivar**; la adecuación de la **A-306**; las dos fases de la **ronda Norte**; las variantes de las **Angosturas**, **Villarrubia**, **Oeste** y de **Pozoblanco**; terminar de acondicionar la A-3278 de Valsequillo a Monterrubio de la Serena; la reordenación de los accesos a **La Rambla**; la rehabilitación del puente de **Villa del Río** y la segunda y tercera fase del parque logístico.

Sin evaluación

El plan incluye actuaciones con posibilidad de financiación con **fondos Feder** u otros y cuya ejecución dependerán de disponibilidades presupuestarias adicionales o de la posibilidad de sustituir a otras priorizadas. Esas infraestructuras no se han evaluado ambientalmente aún. En Córdoba hay más de 40, entre ellas el **acceso a Medina Azahara** y la mejora de la seguridad vial de la ronda de Poniente. Otras actuaciones son las variantes sureste de Villanueva de Córdoba, el arreglo de la **A-333 de Priego** en distintos tramos y la adecuación de la A-379 en distintos kilómetros que afectan a Puente Genil, La Guijarrosa y La Carlota. En este plan aparecen las **variantes** de Torrecampo, El Carpio, Rute (oeste), Nueva Carteya y Moriles, el acondicionamiento de la A- 435 entre Pozoblanco y Pedroche, un carril de vehículos lentos en la A-421 de Villafranca a Adamuz, el nuevo itinerario de la A-386 por el sur de Montalbán hasta el nuevo enlace sobre la A-45 en Montilla, la duplicación de la A-431 entre Villarrubia y Almodóvar, la mejora de la A-424 entre Cardeña y Villanueva de Córdoba, y el arreglo de los accesos a Posadas.

▷ ENLACE A FUENTE

"Adjudicado el contrato de revisión de los cerca de 4.000 puentes y pasarelas de la red de carreteras andaluzas"

▷ ENLACE A FUENTE

Tiene una duración de cuatro años y está concebido para contar con una base de datos para mantenimiento y conservación de estructuras.

Durante cuatro años se harán revisiones en las **3.954 estructuras de la red viaria autonómica**: 293 puentes de grandes dimensiones, 1.445 puentes, 2.172 pontones y 44 pasarelas peatonales. Se centrará en la **inspección y seguimiento** del estado de todas las estructuras para tener **una base de datos para planificar su rehabilitación,** actuar en función de las prioridades y evitar los sobrecostes derivados de no actuar a tiempo en su reparación.

Infraestructuras viarias pendientes Córdoba: accesos a la BLET

Se consideran dos bloques diferenciados entre infraestructuras básicas (imprescindibles) y las infraestructuras convenientes (recomendables).

- **Infraestructuras viarias básicas para la BLET:**
  - **Reforma trazado A-4 (Ronda Sur).**
  - **Variante Oeste CO-32 para la conexión del Parque Logístico del Higuerón con la A-4.**
  - **Conexión de la estación de mercancías de ADIF con el Parque Logístico del Higuerón.**
  - **Ramal Central Ferroviario del corredor Atlántico y Mediterráneo (Algeciras – Francia).**
- **Infraestructuras viarias convenientes para la BLET:**
  - **A-81 que conecta con Badajoz y Granada**
  - **A-306 que conecta con Jaén y la autovía del olivar.**
  - **Conexión por ferrocarril Palma del Río - Villa del Río.**
  - **Ronda Norte de Córdoba Fase 1 y Fase 2.**

Reforma trazado A-4 (Ronda Sur)

"Inyección de 476 millones para rejuvenecer la autovía A-4 en Córdoba con nuevos enlaces y vías de servicio y pantallas antirruido"

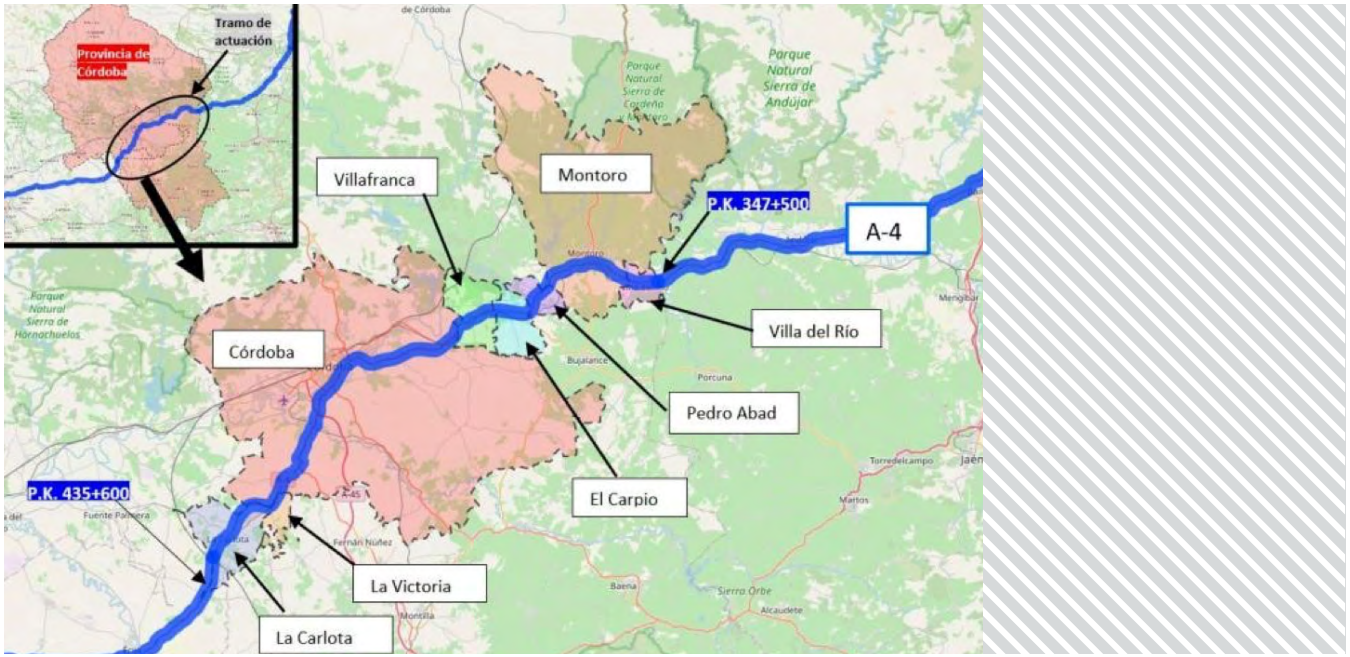
▷ ENLACE A FUENTE

El Gobierno ha avanzado este lunes que el anteproyecto se someterá **a información pública** en el Boletín Oficial del Estado (BOE) en **los próximos días**.

Los trabajos propuestos se localizan a lo largo de **todo el tramo de la A-4 ubicado en la provincia de Córdoba**. En concreto, se verán beneficiados de Este a Oeste el **conjunto de ocho municipios** por los que transcurre la autovía: Villa del Río, Montoro, Pedro Abad, El Carpio, Villafranca de Córdoba, Córdoba, La Victoria y La Carlota. En total, **se intervendrá sobre un total de 88,1 kilómetros**.

La A-4 presenta una imagen muy diferente, ya que en **la comarca del Alto Guadalquivir** —entre Córdoba y Villa del Río— cuenta con **numerosas entradas y salidas** y varias limitaciones de velocidad. En dirección a Sevilla, el trazado presenta varias puntos de **riesgo de accidentes**, como las **curvas** a la altura del **río Guadajoz o la famosa Cuesta del Espino**, un tramo peligroso, muy limitado en cuanto a velocidad y que concentra numerosos siniestros de tráfico. Afectará a todo el trazado **entre Villa del Río y La Carlota, con una extensión de 88 kilómetros, y un coste de 476 millones.**

▷ ENLACE A FUENTE



"Córdoba dispondrá de una nueva autovía: la actual quedará como ronda"

▷ ENLACE A FUENTE

Córdoba tendrá su propia CO-30, parecida de las que ya existen en Sevilla o en Madrid.

La obra tiene planificado construir una autovía totalmente nueva a su paso por Córdoba capital. La meta es evitar que la ciudad se convierta, como pasa hoy en día, en una especie de embudo.

La **futura ronda de circunvalación o CO-30**, como podría llamarse, no estará finalizada hasta que se clausure la construcción de la **Variante Oeste**. Esta variante está pendiente aún de un segundo paso para unir el puente de Ibn Firnás con la carretera de Palma del Río y la Ronda de Poniente.

Prevé la **erradicación del punto negro originado en la sucesión de curvas entre la Cuesta de los Visos y la Cuesta del Espino**. De esta manera, también se planea la construcción de una ruta nueva que jubile el que, durante mucho tiempo, ha sido el punto más peligroso para el tráfico en la provincia de Córdoba por Alcolea y hasta pasar la Cuesta del Espino. El próximo objetivo pasa por que toda la A-4 tenga una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora y todas las garantías de seguridad.

El proyecto contempla el diseño de **dos nuevos puentes** sobre el río Guadalquivir y sobre el de Guadajoz. Además, hay intervenciones en la zona de Montoro, donde también se predisponen dos curvas peligrosas que se pretenden quitar del mapa.

En este sentido, el pasado 23 de mayo, el Gobierno sacó a **información pública el anteproyecto** que prevé actuar sobre la autovía del Sur, **la A-4**, a su paso por la provincia de Córdoba y en **un tramo de actuación comprendido entre Villa del Río y La Carlota** pasando por Montoro, Pedro Abad, El Carpio, Villafranca, Córdoba capital, La Victoria y La Carlota. Dentro de todas las actuaciones, todas encaminadas a mejorar la seguridad de la carretera y a aumentar su capacidad, hay algunas con más entidad que otras. Por ejemplo, **para Montoro se habla directamente de construir una nueva variante**. **En Córdoba capital, la obra más esperada es la que prevé eliminar las curvas de la Cuesta del Espino** para la que se han estudiado dos alternativas, entendiendo que una de ellas es la más óptima.

El proyecto para quitar las curvas de la Cuesta del Espino prevé una nueva variante al oeste de la actual A-4, propone que una actuación en tres tramos, el más importante, el central, que se alejará de la actual carretera en un máximo de dos kilómetros y que será una curva abierta.

▷ ENLACE A FUENTE

El **presupuesto** base de licitación supera los **476 millones** y **un total de 19 actuaciones proyectadas**. **Una de las más destacadas es la construcción de la variante de Montoro**, aunque también existe la alternativa de hacer una remodelación completa de la calzada actual. De elegirse hacer un nuevo trazado, este tendría una longitud de en torno a ocho kilómetros, dependiendo de la alternativa elegida.

También se habla de un nuevo trazado para la A-4 a su paso por **Villafranca**, que sería de unos cuatro kilómetros, aquí también existen varias alternativas. Ocurre lo mismo para la zona del **Guadajoz**.

La otra actuación con más entidad es la encaminada a eliminar las curvas de la Cuesta del Espino, las dos alternativas que existen en el anteproyecto hablan de construir un nuevo trazado que, en la práctica, sería una variante de la A-4.

▷ ENLACE A FUENTE

Por lo tanto, se establecen cuatro trazados nuevos: Montoro, Villafranca, el paso del Guadajoz y la Cuesta del Espino, pero **no habr**á **Variante Sur de Córdoba** tal y como se ha venido repitiendo en los papeles oficiales, con un **trazado más alejado de la ciudad** que permita cumplir el diseño originalmente trazado. Si alguna vez llega a hacerse, estará ligado a la A-81 (la Badajoz-Granada) a su paso por Córdoba, que usa parcialmente la A-4. Es decir, **encara algunos problemas** de la autovía, **pero no el de su paso por Córdoba**. Novedades de Oeste a Este:

Montoro: **Variante** que arranca aproximadamente a la altura de los **Huertos Familiares de San Fernando** casi **cerca de Pedro Abad**. El anteproyecto incluye una salida directa para el municipio del Alto Guadalquivir que entronca en el enlace de conexión con la carretera de Cardeña.

Pedro Abad: la actual **curva cercana a la mezquita** local pretende modificarse con el objetivo de evitar los radios tan cerrados. La solución pasa por un **pequeño trazado por el Sur** del término municipal.

Villafranca a la altura del arroyo Guadatín. Actualmente, es un trazado curvo pretende rectificarse para que sea más recto.

Córdoba capital: con el **mismo trazado** y espacio actual **diferenciar el tráfico** local que usa la ronda y el que la usa de paso para otros destinos. **No es** ni de lejos de lo que lleva hablando décadas que es **llevarse la carretera más lejos** dejando el trazado actual como una vía local similar a la Ronda de Poniente.

Nueva subida del Espino: pasado el cruce con la Autovía de Málaga, sí habrá un nuevo trazado. Se **eliminará** la **gran curva** que permite cruzar el **Guadajoz**. Se hará con **un nuevo trazado** que pasa el río atravesando los suelos de la gran **finca El Álamo**. **Retira la autovía de los depósitos de la antigua Campsa y de la planta de Pol**ímeros aunque **recicla parte** del recorrido que **conecta** con la **Cuesta del Espino**.

La **eliminación de las curvas de la Cuesta del Espino se hará por el sur** entre los kilómetros 413 y 421; es decir, se viajará a Sevilla dejando el anuncio del **toro de Osborne** en la ventanilla **izquierda del coche**.

▷ ENLACE A FUENTE

En definitiva, se pretende **ampliar los carriles de la Ronda de la A-4 en Córdoba donde haya sitio**, pero **no se plantea un recrecimiento del viaducto sobre el Guadalquivir**, por lo que se incrementará el efecto "embudo".

▷ ENLACE A FUENTE

La **Ronda Sur** de la Autovía de Andalucía por Córdoba es uno de los puntos de mayor intensidad de tráfico y de siniestralidad que tiene la carretera. Y el proyecto del Gobierno para reformar la A-4 establece **dejarla en el mismo sitio pero ensancharla donde sea posible para separar los tráficos generales de los locales**. Esa es la estrategia del Gobierno para **no incluir una nueva Variante Sur**, **más lejos** de la ciudad, que tiene un precio: **150 millones de euros**. Es una compensación 'low cost'. El **Ayuntamiento** de Córdoba tiene abierta la ventanilla de **alegaciones** (el periodo de alegaciones termina el 30 de junio) para pedir una **mejora de la movilidad** como la que han conseguido **otras ciudades**.

La calzada actual **sentido Sevilla** será la colectora distribuidora de **tráficos locales Oeste** (la más **cercana** a la **ciudad**). La calzada **destino Madrid** sería pasaría a ser por la que pasen los **tráficos con destino a Sevilla**. Y el plan es **generar cuatro carriles m**ás en el espacio disponible. Dos carriles para los tráficos futuros con destino a Madrid y otros dos carriles para el colector distribuidor Este de tráficos locales. El plan es **duplicar la actual ronda** creando más espacio y permitiendo separar movimientos internos de la ciudad y movimientos externos.

El plan tiene un problema como se reconoce en el anteproyecto, ya que **no en todos los diez kilómetros de la Ronda Sur hay espacio para tanto carril** y para atravesar la Ronda Sur es preciso **pasar un viaducto** sobre el Guadalquivir que **no aparece entre los elementos a ampliar**. Por tanto, la zona más cercana a la **Fuensanta y al Arenal tendrá los mismos problemas** que hasta el momento.

▷ ENLACE A FUENTE

El proyecto para reformar la A-4 establece **dejarla en el mismo sitio pero ensancharla donde sea posible para separar los tráficos generales de los locales,** especialmente entre acceso polígono Torrecilla y polígono Quemadas, ya que si se incluyera **una nueva Variante Sur**, **más lejos** de la ciudad, el presupuesto se incrementaría en **150 millones de euros**.

Cuando se levantó la autovía, se realizó con las prisas del 92. Para ello, se recicló en parte la carretera nacional anterior. En el caso de Córdoba, se optó por una ronda sur que estaba al borde del Sector Sur y la Fuensanta con la promesa futura de ejecutar un proyecto más alejado, que recibió el nombre de la **Alternativa V**. Todos los planes urbanísticos de la ciudad dicen que la **actual** ronda, que tiene unos niveles de congestión importantes, se irá antes o después a una zona de la campiña **a la altura de la Ciudad Mercedes.**

Consecuentemente, **Urbanismo intentará que la obra en la A-4 a su paso por Córdoba también contemple desplazar la autovía hacia la Vega**, por lo que el **Ayuntamiento de Córdoba estudiará alegaciones** y planteará "propuestas de futuro" para el trazado de la Autovía del Sur A-4.

▷ ENLACE A FUENTE

Plantear una solución de futuro para la ciudad, contemplando **desplazar este gran corredor de la ciudad hacia la Vega** y recuperando, si es posible técnicamente, y estudiando también la idea planteada en su momento de un **trazado alternativo por Ciudad Mercedes**, **alejando el trazado** razonablemente para que permita **compatibilizar** el nodo de **comunicaciones** y los próximos **crecimientos** para que la ciudad no quede dividida ni encajonada, contemplando propuestas de **trazados que rodeen la ciudad** y permitan su desarrollo y aprovechamiento de oportunidades logísticas, para lo que se deberán considerar las **opiniones de los colegios profesionales y expertos medioambientales**.

Desde la presidencia de la Gerencia de Urbanismo, se anunció, el pasado 23 de mayo, la creación de **un grupo de trabajo** entre **funcionarios** de la institución y el **Colegio de Ingenieros de Caminos** así como con **expertos medioambientales** con el objetivo de plantear una **alegación al anteproyecto de reforma de la A-4** a su paso por Córdoba.

El objetivo no es reformar la Ronda Sur sino **crear una variante** en la zona de la **campiña** que permita liberar la actual **circunvalación** como una alternativa de ciudad.

Hay que armar una **alegación solvente que aborde todos los elementos** que están ahora mismo a debate. Desde la situación de la **movilidad de la ciudad** hasta la **afección a suelo clasificado** de Córdoba. Uno de esos elementos es el **nuevo puente sobre el río Guadajoz** que se plantea para eliminar la zona de curva s camino de la cuesta del Espino que entra de lleno en los **terrenos clasificados como industriales** de la **antigua finca El Álamo** que quedaría afectada por el nuevo trazado.

El planteamiento correcto para solventar un problema histórico es **desplazar el gran corredor de la A-4** hacia los suelos de **la Vega**, lo que en su día se conoció como **Alternativa V**.

Teóricamente, el **Gobierno** central **no ha dado por muerta la Variante Sur** de Córdoba que tiene hasta una previsión de costes: **unos 150 millones de euros**. El **problema** radica en **cuándo poner en marcha** una iniciativa de estas características. El **anteproyecto establece una vida media** bastante prolongada de la A-4 una vez reparada hasta el año **2050**, lo que implica **pocos cambios de trazado** y **mejoras** en la actual configuración de la principal carretera que une el Sur con el resto de la Península.

La Ronda Sur de Córdoba duplica la densidad media de toda la A-4 a lo largo de la provincia. El **anteproyecto** de Transportes le asigna el nivel de **servicio E, el anterior al colapso**.

▷ ENLACE A FUENTE

Los documentos técnicos que componen el anteproyecto para la reforma de la A-4 a su paso por Córdoba aseguran que la **Ronda Sur de la capital** se encuentra justo en el nivel de servicio previo al que señala **la situación de colapso** de una infraestructura de este tipo.

Presenta una **densidad de nivel E** y según los manuales, a las carreteras se le asigna un nivel de servicio en función del tráfico que tienen que va de la A (las que van vacías) a la **F (las que son un auténtico horror).**

El **tramo 8**, el que pasa por **Córdoba capital**, es el que tiene mucho más tráfico que el resto con el siguiente nivel de servicio: «Se traduce en escasa comodidad y libertad de realización de maniobras, incremento de las demoras de adelantamiento, formación de colas consistentes, en definitiva, un **nivel de circulación deteriorado»**.

Se han **descartado**, de hecho, **las opciones más caras planteadas** que eran la **duplicación del puente junto al Arenal – "viaducto",** (que aparece en las opciones estudiadas por el Ministerio pero no en el anteproyecto final) o el **soterramiento de la calle de servicio del polígono industrial del Arenal Sur**.

Los datos para el **tramo de la capital** indican que se **superan** los **52.000 vehículos diarios** de los que **un 7,33 por ciento son pesados**. La **densidad** de vehículos por **carril** en **cada kilómetro es del 20,77** y la velocidad media es de 88,4 kilómetros por hora. La media de **densidad de todo el tramo de la provincia de Córdoba es justo la mitad (9,97)** de la que presentan los datos relativos a la Ronda Sur de la capital.

Los ingenieros contratados por el Ministerio han realizado sendos **microestudios sobre dos zonas concretas**, una es el **entorno** de El Carpio y otro es la **capital cordobesa**. En el primer caso, las **simulaciones** realizadas creen que se mantendrá un nivel de servicio óptimo. En el segundo, **avisan de la situación creada en estos momentos en el ramal de entrada y salida a Mercacórdoba** «**llegando a afectar la congestión al tronco en dicha sección»**. En este tramo es dónde se ubica el **viaducto** y además, **no se ha "simulado" la influencia de la BLET**.

El documento identifica los **puntos kilométricos más complicados.** En la calzada creciente, son los kilómetros 360, 404 y 416, donde se llega a un índice de peligrosidad del 29,49 (la media general es del 7,7). En la **calzada decreciente, son los 385**, 404 y 416. Eso quiere decir que los puntos más conflictivos son justo antes de llegar a Córdoba capital, en la Ronda Sur y en la Cuesta del Espino. **Hay que recordar que el actual acceso "directo" a la BLET se sitúa en el Km 383.**

Por otra parte, en el **Alto Guadalquivir** se ha originado otra **polémica por la futura variante de la A-4 en Montoro**, ya que al parecer los empresarios de la localidad, que se encuentran "muy preocupados" ante la posibilidad de "quedarse aislados".

▷ ENLACE A FUENTE

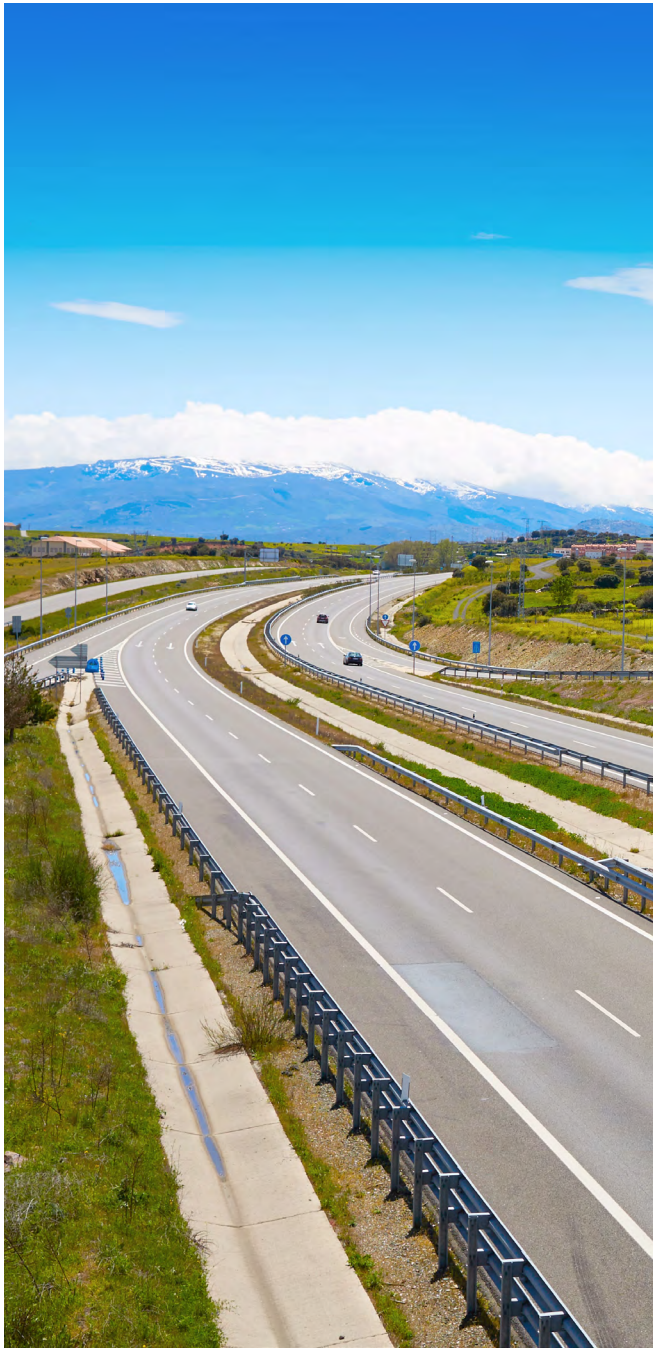
En resumen:

- El anteproyecto **descarta la variante sur al paso por Córdoba** capital, a cambio de mejoras del trazado actual del tramo 8 de la A-4 por el sobrecoste de 150 millones de euros, aunque los técnicos coinciden en el nivel de congestión del citado tramo, próximo al nivel de colapso.

- El anteproyecto **sí que considera la variante de Montoro: nuevo trazado con una longitud algo menor de ocho kilómetros y que discurre a un kilómetro al sur de la actual autovía**.
  - Aislaría a MONTORO
  - Empresariado prefiere mejoras del trazado actual
  - No hay congestión de tráfico
  - Mayor coste económico y medioambiental

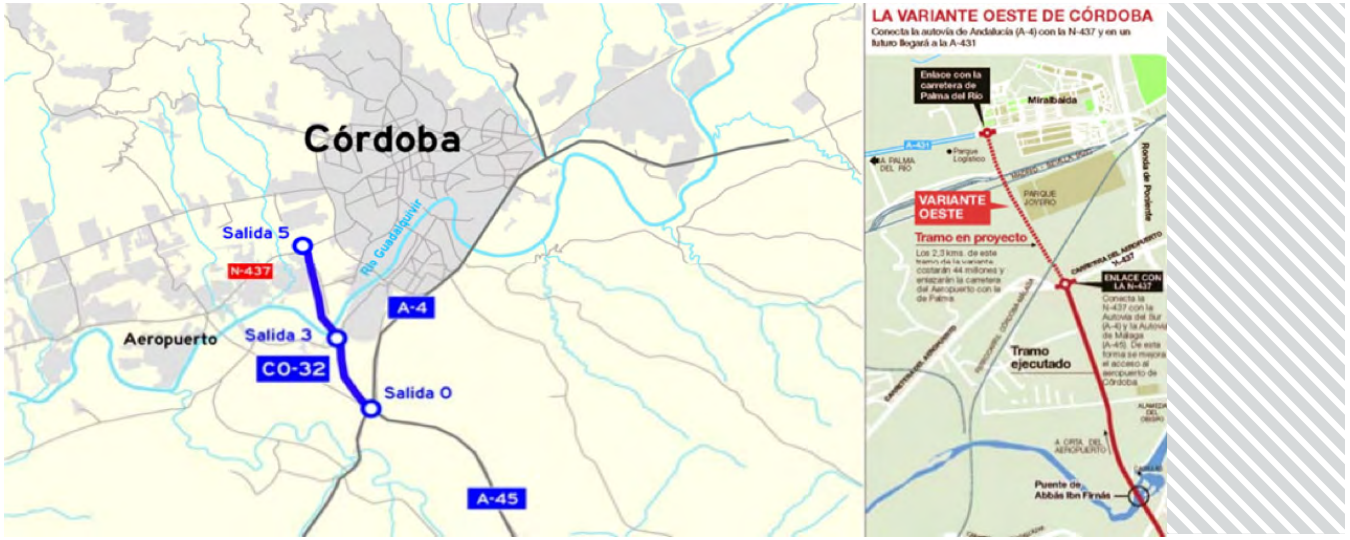
En el anteproyecto se definen **tres enlaces**, dos de ellos para conectar con la actual A-4, al inicio y al final del tramo, y otro enlace intermedio que conectara con la prolongación de la carretera N-420. Sin embargo, parece que los empresarios apoyan **una actuación de mejora sobre el trazado actual de la autovía** y van a solicitar en el Consistorio que "cuanto antes la **Diputación le haga la asistencia técnica** a efectos de elaborar las **alegaciones**.

▷ ENLACE A FUENTE



Variante Oeste CO-32 para la conexión del Parque Logístico del Higuerón con la A-4– problemas:

- El segundo tramo es el que importa al Parque Logístico de Córdoba puesto que supone la conexión directa con la autovía. Con tan sólo 2,3 kilómetros, debía unir la carretera del Aeropuerto con la de Palma del Río y acabar prácticamente en la puerta del Parque Logístico.
- La solución al problema pasa por un acuerdo entre las dos administraciones implicadas, la Junta de Andalucía y el Gobierno central.
- Para la Variante Oeste se presupuesta 1 millón de euros (nov 2021).



Conexión de la estación de mercancías de ADIF con el Parque Logístico del Higuerón:

- La Junta de Andalucía licita la redacción del proyecto de urbanización de la tercera y última fase del parque logístico del Higuerón y del vial de conexión con las instalaciones adyacentes del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) por una cuantía de 66.550 euros (7 de junio de 2022).
- Conectará el recinto de mercancías con la estación ferroviaria de El Higuerón cerrando la ansiada intermodalidad del centro, con una zona para que camiones descarguen contenedores en trenes y viceversa.

La Junta de Andalucía activa las obras de la última fase del parque logístico del Higuerón. Completas las dos primeras, Fomento licitará en días parcelas y conexión intermodal.

▷ ENLACE A FUENTE

La Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, a través de la Agencia Pública de Puertos, sacó a **licitación** pública el pasado 7 de junio, por una cuantía de **66.550 euros,** la **redacción del proyecto** de urbanización de la **tercera fase** del área logística de **El Higuerón**, en Córdoba capital, **y del vial de conexión con las instalaciones adyacentes del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y obras de la tercera y última fase del Área Logística de El Higuerón cerrando** así en apenas cuatro años **la puesta en carga de casi todo el parque**.

▷ ENLACE A FUENTE

Y es que en apenas tres años y medio, se ha pasado de una ocupación del 20 por ciento de la primera fase del parque a la venta completa y llenado de la misma, la comercialización de toda la segunda fase y a la licitación de la tercera, que **además conectará el recinto de mercancías con la estación ferroviaria de El Higuerón** cerrando la ansiada intermodalidad del centro, con Una zona para que camiones descarguen contenedores en trenes y viceversa.

Esta parte final estaba prevista para 2028, por lo que se adelanta en casi un lustro gracias al **'boom' de las mercancías y a los cambios urbanísticos que impulsó la Junta con el Ayuntamiento de Córdoba** para facilitar la venta de parcelas (no alquiler) y la llegada de grandes operadores especializados (que a su vez tiran de las grandes distribuidoras) con tamaños más grandes. Cuando acabe de venderse el parque, la Junta prevé haber invertido **unos 36 millones de euros**.

Esa licitación comprende **una bolsa de suelo de alrededor de 40.000 metros cuadrados de los que la mitad serán parcelas** para su venta. A ellas se añadirá, según el plan funcional, unos 10.000 metros de aparcamientos, casi tres mil metros cuadrados más de zonas verdes y **unos 2.500 metros cuadrados para el viario** que enlazará al parque con la estación de mercancías por tren limítrofe.

La operación de mayor calado es la de **Montepino**, que **se ha hecho con 91.274 metros cuadrados** en la segunda fase de este complejo. Absorberá todo el suelo disponible en dicha segunda fase, que se ha comercializado sin urbanizar.

Amazon tendrá en ellos una nave de unos **15.000 metros cuadrados**, sobre una parcela de aproximadamente 50.000. Será un equipamiento de 'última milla'. Es decir, será una instalación de reparto de su entorno.

La otra gran operación es la de **VGP Group, multinacional belga** de logística que **compra 34.468 metros cuadrados en la primera fase**, que sí está urbanizada.

A todo esto hay que unir que sigue avanzando igualmente el desembarco de otra empresa en el Higuerón. Es **Trefilados Urbano**, firma **de La Carlota** dedicada al negocio del alambre. Compró **11.490 metros cuadrados**.

Ramal Central Ferroviario del corredor Atlántico y Mediterráneo (Algeciras – Francia)- problemas:

- **El esfuerzo inversor de Europa «está resultando insuficiente» para que la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) se materialice en los plazos y formas previstos.**

- **El nuevo Pacto Verde europeo va a significar «un mayor impulso» al desarrollo de los Corredores Ferroviarios para conseguir su «ambicioso» objetivo de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. «No obstante, en realidad se está muy distante de conseguirse esos objetivos»**

- **Puede parecer que hay movimiento, pero apenas tenemos 15 kilómetros en obras y una veintena de tajos«, ha señalado, remarcando que «el avance es mínimo desde el anterior chequeo en septiembre de 2021.**

El canal marítimo y logístico

Andalucía promocionará su red de puertos y logística con Clusportland.

▷ ENLACE A FUENTE

La Junta de Andalucía está desarrollando una apuesta ambiciosa por la **potenciación y ampliación de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, con un plan inversor de 176 millones de euros hasta el 2027**.

Entre las actuaciones de este plan estratégico para la Red de Áreas Logísticas de Andalucía que se encuentran ya en proceso, figuran el **Puerto Seco de Antequera**, referente de la Red por su situación geoestratégica, como nodo interior en la comunidad y nodo de la Red Transeuropea de Transportes, cuya obra para la urbanización de la primera fase fue adjudicada por 34,6 millones de euros; la primera fase del Área Logística de Níjar; la segunda y tercera fase del **Área Logística de Córdoba**; la segunda fase del Sector Intermodal del Área Logística Bahía de Algeciras; el desarrollo del Nodo Logístico de Motril, del de Granada y de Puerta de Andalucía en Jaén, así como el impulso a la primera fase del Área Logística de Majarabique en Sevilla.

Siendo imprescindible de que el Gobierno de España ejecute los **corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transporte** que discurren por la región andaluza, el **Corredor del Mediterráneo y el Central/Atlántico**, ya que estos ejes ferroviarios transnacionales, que convergen en Antequera y en el puerto de Algeciras, "jugarán un papel troncal en el transporte de mercancías a través del modo más eficiente y ambientalmente sostenible, como es el ferrocarril".

Sin embargo, los **ingenieros de Caminos denuncian la lentitud de los corredores ferroviarios.** Alertan de que nos alejamos de la agenda europea de lograr en el horizonte de 2030-2040 una red de transporte fiable y fluida.

▷ ENLACE A FUENTE

Nuevo trazado presentado por la Junta para la Ronda Norte

▷ Diario Córdoba / Gráfico

Han destacado a través de un comunicado que el esfuerzo inversor de Europa «está resultando insuficiente» para que la **Red Transeuropea de Transportes (RTE-T)** se materialice en los plazos y formas previstos.

El nuevo Pacto Verde europeo va a significar «un mayor impulso» al desarrollo de los Corredores Ferroviarios para conseguir su «ambicioso» objetivo de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. «**No obstante, en realidad se está muy distante de conseguirse esos objetivos».**

«Puede parecer que hay movimiento, pero apenas tenemos **15 kilómetros en obras y una veintena de tajos«,** ha señalado, remarcando que «el avance es mínimo desde el anterior chequeo en septiembre de 2021».

La Junta destaca el papel que tendrá Córdoba en logística Carazo subraya el impulso que el Gobierno andaluz dará a la base militar y al parque logístico | La consejera de Fomento prevé que las obras de la ronda Norte empiecen en el 2023 tras haberse efectuado la redacción del proyecto de construcción de la fase 1.

04/12/2021 DIARIO CÓRDOBA La Junta adjudica la **redacción del proyecto de la ronda Norte** de Córdoba.

Ayesa será la encargada de los trabajos que se centrarán en los primeros 600 metros de la vía y que tendrán un plazo de ejecución de once meses para la redacción del proyecto de la primera fase del trazado que corresponde a la Junta. **Ese trazado, cuando esté culminada la segunda fase de 1.600 metros, se unirá al que puso en servicio la Gerencia de Urbanismo en junio,** que era de iniciativa privada pero que culminó el organismo municipal mediante ejecución subsidiaria. **El siguiente paso que deber**á **dar la Junta es sacar a licitación la segunda fase, los 1.600 metros** que irán desde la glorieta del centro comercial La Sierra hasta Fuente de la Salud, que es donde empieza el tramo municipal, que tiene su fin en la N-432, aunque en un principio solo había un tramo soterrado entre El Brillante y el colegio Pablo García Baena y otro en la Asomadilla, en las reuniones se logró el **compromiso de llegar en t**únel **hasta el final. La intención de la Junta es sacar a concurso la segunda fase en breve.**

▷ ENLACE A FUENTE

▷ ENLACE A FUENTE

Además, la consejera ha repasado los avances que se han dado en el **Nodo Logístico de Córdoba**, entre la **terminal ferroviaria de El Higuerón** y la carretera A-431. Una vez completada la comercialización de las fases
1 y 2, gracias al cambio de estrategia de ventas imprimido por el actual Gobierno andaluz, Marifrán Carazo ha señalado que ya se trataba en la **urbanización de la tercera fase**, que permitirá la conexión directa con la terminal de ferrocarril de El Higuerón, y para la que ha adelantado que quiere contar con la **colaboración público-privada**.

Por otra parte, Carazo ha repasado el esfuerzo inversor en las **carreteras de la provincia**, cifrada en **78,5 millones de euros**, destinada en su mayor parte a conservación y a concluir "proyectos que llevaban atascados", como la **variante de Lucena** —ya finalizada— o la **variante de Angosturas en Priego de C**ór**doba**, cuya obra ya está adjudicada con una inversión de más de 10 millones de euros; así como la mejora de la **conexión entre Córdoba y Jaén por la A-306**, que se va a licitar este año.

Comienza la obra para construir la variante de Las Angosturas en Priego.

Los trabajos de desbroce del terreno por el que discurrirá el nuevo trazado marchan a buen ritmo, mientras siguen resolviéndose los últimos expedientes de expropiaciones de terreno de la zona afectada.

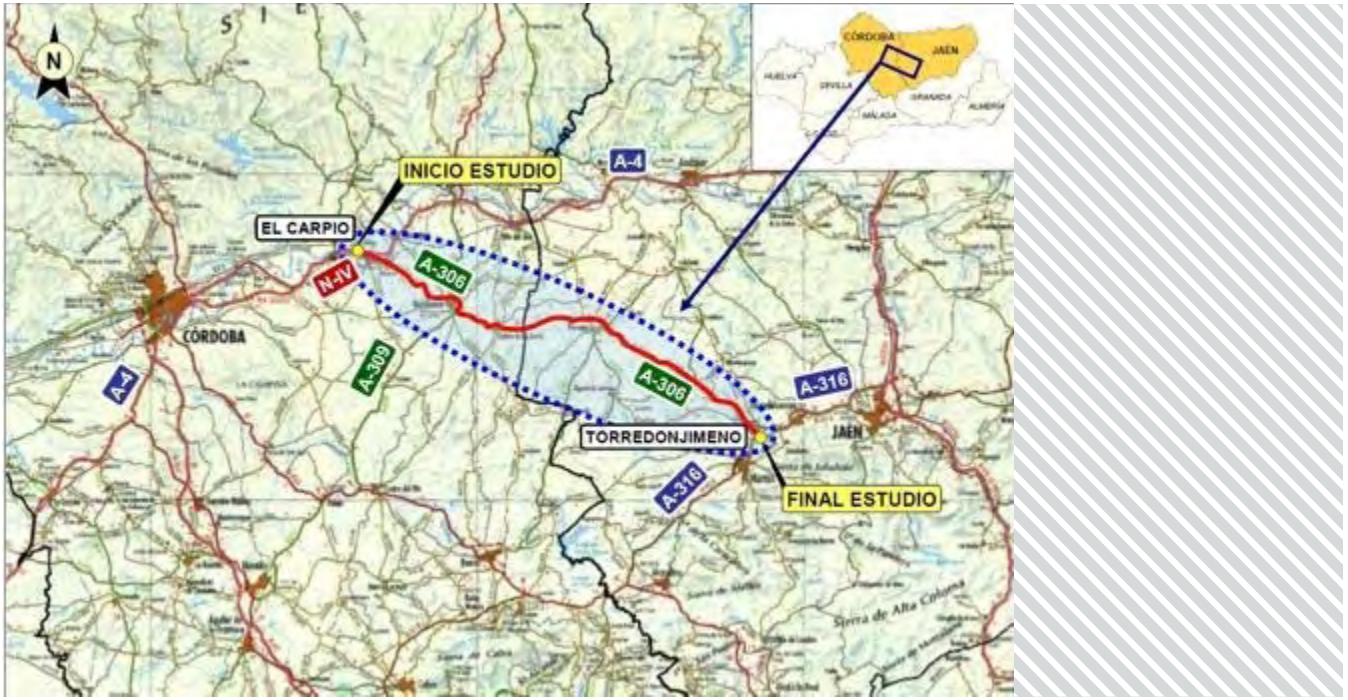
▷ ENLACE A FUENTE

Las **obras** de **la variante de Las Angosturas**, a fecha de 23 de mayo, han dado comienzo y **marchan a buen ritmo**, aunque se han visto afectadas por la huelga del transporte y la subida de los precios. Así lo ha confirmado Delegada Territorial de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, **Cristina Casanueva**, indicando que la empresa encargada del desbroce del terreno por el que discurrirá el nuevo trazado «sigue talando y arrancando olivos, según el ritmo previsto».

La Junta ha licitado el pasado 8 de junio **obras de una primera fase de arreglo de la A-306 entre Córdoba y Jaén**, e invertirá 16,7 millones en 16 kilómetros de Torredonjimeno para el firme, terceros carriles y mejorar accesos e intersecciones.

La A-306 cuenta con una longitud de 57,94 kilómetros, con inicio en el enlace con la N-IV en la localidad de El Carpio (Córdoba),y finaliza en el enlace con la autovía del Olivar (A-316) de Úbeda a la carretera N-432. Esta **actuación se desarrollará entre los kilómetros 41,8 y 57, en el término municipal de Torredonjimeno** (Jaén), tramo con muchos vehículos pesados agrícolas o con difícil movilidad.

▷ ENLACE A FUENTE



Pero se han **licitado** las **obras de mejora de la capacidad y la seguridad vial de la carretera A-306**, que conecta las provincias de Córdoba y Jaén por El Carpio y Torredonjimeno, no su desdoblamiento para convertirla en autovía.

Un contrato que abarca un **primer tramo de 16 kilómetros**, con un presupuesto base de licitación de 16,7 millones de euros y que supondrá «la rehabilitación integral del **firme, la creación de accesos más seguros a las fincas colindantes, la remodelación de las intersecciones y la construcción de un tercer carril** adicional que facilite los adelantamientos en aquellos tramos de mayor peligrosidad».

Esta decisión del **arreglo de un tramo de la A-306** de nuevo ha traído **polémica** ya que ha **roto la unidad de los alcaldes que reivindican la autovía Córdoba-Jaén**. Regidores del PSOE acogen con decepción las obras licitadas por la Junta y los del PP lo ven «un paso importante».

▷ ENLACE A FUENTE

La **licitación** de las **obras de mejora de la A-306**, carretera que une las provincias de **Córdoba y Jaén**, por parte de la **Junta** de Andalucía en un tramo de **16 kilómetros** en el término jiennense de **Torredonjimeno**, ha roto la unidad de la que hasta ahora han hecho gala los regidores de los municipios por los que discurre esta vía a la hora de reivindicar su **conversión en autovía**.

El Puerto Seco de Antequera se convertirá en el epicentro de la logística del sur de Europa

Empresarios e instituciones destacan el papel que jugará el futuro 'hub' en el desarrollo del tráfico de mercancías andaluz junto a los puertos de Málaga y Algeciras.

▷ ENLACE A FUENTE

Por las casi 330 hectáreas que ocupará cuando esté en su máximo desarrollo, por los 500 millones de inversión público-privada necesarios para su urbanización y la construcción de todos los edificios y naves contemplados en tres fases; por su situación geoestratégica en el centro de Andalucía y, por si fuera poco, por sus privilegiadas conexiones por carretera y, especialmente, por tren al **formar parte de la Red Transeuropea de Transporte que lo conectan directamente con los puertos de Algeciras y Málaga**, el Puerto Seco empezará a estar **en servicio a mediados de 2023** con el objetivo de llegar a ser el nexo principal de las cadenas de suministro de la Unión Europea con África, América y Asia a través del mar Mediterráneo, el océano Atlántico y, por consiguiente, el Estrecho de Gibraltar, que es la segunda vía con mayor tráfico marítimo del mundo tras el Canal de la Mancha.

Adif adjudica la adecuación de gálibos en la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza

Con una inversión de **2,9 millones de euros se revisarán los 39 túneles situados entre Córdoba y Zaragoza.**

▷ ENLACE A FUENTE

El contrato ha sido adjudicado a la Unión Temporal de Empresas (UTE), formada por Fulcrum Planificación Análisis y Proyecto, SERS Consultores en Ingeniería y Túneles y Geomecánica, con un plazo de ejecución de **16 meses**, sobre **39 túneles pertenecientes a dos líneas de ancho convencional**. **La primera es la línea 400 Alcázar de San Juan-Córdoba**, donde hay 13 túneles y en la que se encuentra el paso de Despeñaperros, punto crucial para el tráfico de mercancías desde Andalucía y sus puertos al resto de la Península.

La segunda es la línea 200 Madrid-Zaragoza, en la que existen 26 túneles, en especial el de Torralba, de 3.324 m, y los comprendidos entre Calatayud y Ricla en las Hoces del río Jalón.

Con esta actuación, Adif continúa trabajando en las actuaciones que permitirán poner en marcha el nuevo servicio de **autopista ferroviaria entre el Puerto de Algeciras y el nodo logístico de Zaragoza**, lo que **facilitará el flujo de transporte de mercancías por ferrocarril a lo largo de la península**.

La autopista ferroviaria es un **sistema de transporte combinado** en el que **los camiones son transportados por ferrocarril** en servicios lanzadera empleando material rodante y terminales específicamente acondicionados según la tipología empleada.

Algunas de **las actuaciones más importantes** se realizarán en los **túneles comprendidos entre Córdoba y Santa Cruz de Mudela**, en el área del paso de **Despeñaperros**. Este tramo adquiere una importancia capital en el tráfico de mercancías, al ser la vía de salida de mercancías del **Puerto de Algeciras** (4º de España en tráfico Ro-Ro) y otros puertos relevantes como el puerto de Sevilla o el de Málaga.

El **tráfico de trenes de larga distancia y de mercancías en España** a lo largo de un día, en un mapa:

No se trata del tráfico en tiempo real, sino que simula con datos públicos y de los horarios los movimientos de trenes. Vía microsiervos: enlace a microsiervos.

El pasado 29 de mayo se anunció que **Córdoba se adhiere a la red de ciudades que impulsan los corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico**, mediante la aprobación por el Ayuntamiento de su **adhesión a la Red de Ciudades Ramal Central** en pos de "una infraestructura de importancia".

▷ ENLACE A FUENTE

Pone el foco en que las empresas, "ya sean pequeñas, medianas o grandes, tengan la oportunidad de **competir en las mismas condiciones** que las de otros lugares, aprovechando para ello, todo el potencial de los nodos logísticos y los puertos que se distribuyen por los corredores de norte a sur", mediante la mejora y ejecución de los ramales centrales de los **corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico**, incluidos en la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T).

Unos días más tarde, el pasado 5 de junio, desde CECO se insistía **en que la Base Logística debe traer aparejado el Ramal Central Ferroviario de los Corredores Atlántico y Mediterráneo**, el **Ramal Central es absolutamente esencial y necesario para el desarrollo logístico de Córdoba y por supuesto para la base militar**; el Gobierno no puede ser insensible a ese detalle y debe impulsarlo ya. **El Ramal Central Ferroviario** —que conecta Algeciras con Francia pasando por Córdoba— es algo que está tardando bastante en su desarrollo, cuando están las decisiones ya adoptadas y cuando la Unión Europea tiene clarísimos cuales son los dos ramales que van a afectar al Sur de Europa. Desgraciadamente uno va más rápido que el otro para hacerse realidad.

▷ ENLACE A FUENTE

En este caso, la **respuesta** ha sido **inmediata**, porque el pasado 8 de junio, se anunciaba desde el **MITMA** la **creación** de una oficina de asesoramiento para las empresas que estén interesadas en desarrollar proyectos con estas infraestructuras.

▷ ENLACE A FUENTE

La futura autopista ferroviaria que unirá Zaragoza y Algeciras y que discurre por Córdoba estará lista en dos años. Al menos ese es el objetivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y de Adif, que son los entes encargados del proyecto. El **Mitma ha publicado recientemente las claves de la denominada *Mercancías 30*,** una **iniciativa** con la que se pretende **potenciar el transporte ferroviario de mercancías** como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, desde la perspectiva dual de la recuperación económica *postcovid* y la consecución de los objetivos de **descarbonización** y **sostenibilidad** del transporte.

La autopista ferroviaria Zaragoza-Algeciras no es la única que se va a poner en marcha, es más, ya existe un corredor en funcionamiento, el Valencia-Madrid. Ambos son **vías de ancho ibérico**, características de España y Portugal. El objetivo de las autopistas ferroviarias es reducir las emisiones que genera el transporte de mercancías por carreteras; con estas autopistas **los camiones se montan en vagones** que son los que conforman dichas autopistas.

Según el documento del Mitma, durante el año 2024 Adif prevé tener acondicionado el corredor Algeciras- Madrid-Zaragoza para **poder circular con trenes con gálibo AF 4.2 (con semirremolques hasta P420)**. El resto de corredores de autopista ferroviaria, como el de Zaragoza-Barcelona-La Llagosta, se pondrán en servicio siguiendo el orden de prioridades que se establezca, dentro del horizonte establecido para la iniciativa *Mercancías 30*.

Para la puesta en marcha de la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza ya se han llevado una serie de trabajos a cabo, como la **medición de gálibos** del corredor existente para saber dónde habría que adaptar la vía para el paso de esta infraestructura. El coste del análisis de gálibos de los distintos corredores de autopistas ferroviarias (no solo el que pasa por Córdoba) se ha estimado en un total de 4,2 millones de euros, mientras que el coste de las actuaciones en la infraestructura ferroviaria y en las terminales se estima en 380 millones.

En el documento de la **iniciativa Mercancías 30** el Mitma también explica la **puesta en marcha, a comienzos de 2022, de una oficina de apoyo y asesoramiento sobre autopistas ferroviarias para facilitar apoyo a las empresas del sector que estén interesadas en la puesta en marcha de servicios de transporte en esta infraestructura**, mediante el asesoramiento en materia de viabilidad técnica, económica, gestión de surcos, disponibilidad de vagones o ayudas financieras.

En este sentido, el Mitma detalla que la poca implantación de estos servicios en España "justifica la necesidad de promover acciones que dinamicen el interés del sector y les permita conocer las posibilidades que ofrecen las infraestructuras ferroviarias y, así, desde Adif y las Autoridades Portuarias, **acompañar a las empresas interesadas en el desarrollo de proyectos** de servicios de autopistas ferroviarias".

▷ Diario Córdoba

"Adif completa la mejora de la línea del AVE en Córdoba con la obra del tramo hasta Guadalmez".

▷ ENLACE A FUENTE

La empresa pública adjudica los trabajos entre la capital y la localidad manchega por 52,5 millones.

En enero se rubricó el contrato para la reforma integral entre Córdoba y Sevilla por 27 millones.

Tras 30 años de servicio, la **línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla**, la pionera en España, se está viendo sometida a una reforma integral "con el fin de seguir garantizando los altos estándares de fiabilidad y confort" que ha ofrecido desde su puesta en marcha. Un proyecto ambicioso que se produce a escasos meses de que la liberalización del sector permita ver circular por Andalucía no solo el AVE, sino también a los nuevos operadores low cost -Avlo (Renfe), Iryo (Ilsa) y Ouigo (SNCF)-, y que ya tiene adjudicados los dos tramos de Córdoba.

Después de que el pasado **enero quedara adjudicada la obra del tramo que une la estación de Córdoba y la de Sevilla Santa Justa, por un importe ligeramente superior a los 27 millones de euros y un plazo de ejecución de 26 meses** -firmó la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por ASCH Infraestructuras y Servicios y Obras Públicas y Regadío-, ahora el **consejo de administración de Adif Alta Velocidad (Adif AV) ha aprobado encargar la mejora integral de la infraestructura en otros dos trayectos más: el comprendido entre Córdoba y Guadalmez (Ciudad Real) y el que va desde el municipio manchego hasta Yeles (Toledo).**

El importe global del proyecto supera los 118 millones de euros y supondrá la mejora de 308,4 kilómetros de la línea de alta velocidad (LAV). En concreto, el tramo entre Guadalmez y Córdoba suma **80,7 kilómetros**, mientras que el que conecta con la localidad toledana es de 227,7 kilómetros. Con los tres tramos adjudicados, ya **solo quedaría uno, el que une Yeles con Madrid, y que se encuentra en la fase final de la redacción**, con un presupuesto estimado de unos 8,5 millones que elevarían el total de la inversión por encima de los 145 millones de euros.

El contrato del **tramo entre Córdoba y Guadalmez** tiene un **plazo de ejecución de 15 meses** y, por tanto, debe ser **el primero en finalizar, a mediados de 2023**. Se ha adjudicado a la Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por Ferrovial Construcción, Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania, Azvi y Contratas y Ventas, por un importe de 52.492.342 euros. Este trayecto sortea una compleja orografía, ya que atraviesa toda Sierra Morena, con lo que su trazado incluye un total de 44 estructuras (marcos, viaductos, puentes y muros, entre otros) y once túneles.

Por su parte, **el tramo entre Guadalmez y Yeles** ha ido a parar a la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Vías y Construcciones, Tecsa Empresa Constructora, Comsa y Acciona Construcción, por un importe de 65.872.084 euros y con un **plazo de ejecución de 24 meses**.

"El ramal del AVE en Almodóvar precisa de nuevas expropiaciones".

▷ ENLACE A FUENTE

El ADIF modifica el proyecto para ejecutar obras de drenaje y mejorar el encauzamiento de un arroyo.

ADIF está tramitando una **ampliación de las expropiaciones** con respecto al proyecto inicial "para poder completar la ocupación necesaria para la ejecución de determinadas obras de **drenaje** transversal y la **actuación en un arroyo existente para mejorar el encauzamiento"**.

Las obras de conexión de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga empezaron en julio del 2020 con un presupuesto de 11,9 millones y **un plazo de 20 meses que cumple el próximo verano**. El ramal tiene 1,7 kilómetros y **disminuirá los tiempos de viaje** tanto en la conexión **con Sevilla** como en la de **Granada**.

"Más de 37 millones de viajeros y una oferta al alza: 30 años de Alta Velocidad en Córdoba".

▷ ENLACE A FUENTE

La capital es la tercera ciudad con más circulación de España, solo por detrás de Madrid y Barcelona.

Esta parada intermedia a día de hoy se ha convertido en la de mayor circulación de Andalucía y la tercera de toda España, solo por detrás de la capital de España y Barcelona.

Antes del coronavirus, un **día laborable dejaba casi 96 convoyes en marcha**, contabilizando 56 AVE con Madrid y seis con Barcelona (origen/destino Sevilla, Málaga o Granada), 12 Alvia-Altaria (origen/destino Cádiz, Huelva y Algeciras), y 22 Avant con los trayectos Sevilla-Málaga o Sevilla-Granada.

Según la información facilitada por Renfe**, en la actualidad hay 74 conexiones de Alta Velocidad en Córdoba**: 56 de Alta Velocidad-Larga Distancia con Madrid y Barcelona, que permiten a su vez relaciones directas con ciudades como Zaragoza, Lleida, Tarragona, Ciudad Real, Huelva o Algeciras, y 18 Avant de las relaciones Sevilla- Córdoba; Sevilla-Málaga y Sevilla-Granada. Lo que supone la **recuperación del 77 %** de las conexiones de Alta Velocidad.

Por otra parte, el pasado 1 de junio, **RENFE** anunciaba que había **recuperado todos los trenes Málaga-Córdoba- Sevilla**. La programación **incluye 60 trenes de lunes a viernes, con una oferta de 14.200 plazas en día laborable**.

Renfe recuperó en mayo **135 trenes semanales**, de los que 121 correspondían a frecuencias de servicio público.

En servicios **Avant**, **recuperó la totalidad de circulaciones** en la línea Málaga-Sevilla, restituyendo la sexta relación del tren Avant Málaga-Córdoba-Sevilla con los trenes de la tarde e incrementando la programación a 60 trenes de lunes a viernes, con una oferta de 14.200 plazas en día laborable.

Unos días más tarde, el 12 de junio, RENFE comunicó el **incremento** de **los viajes entre Villanueva de Córdoba** y **Madrid con dos trenes diarios más** desde el 13 de junio. La oferta **se eleva a seis circulaciones diarias** tanto con la capital de España como con la de la provincia

▷ ENLACE A FUENTE

Renfe **amplía** el servicio de **Alta Velocidad**-Larga Distancia en la estación de **Villanueva de Córdoba**-Los Pedroches **a partir de este lunes, 13 de junio**. Desde esta fecha **circulará un tren más por sentido con Madrid** en horario de tarde.

Además de **reforzar** la relación con la capital de **España y Córdoba**, **se creará una nueva conexión directa y diaria entre Villanueva de Córdoba y Huelva**, con un **mejor tiempo de viaje** de dos horas y 18 minutos.

Un par de días después, el 14 de junio, el **Ministerio adjudica el contrato del estudio de viabilidad de la conexión del AVE Madrid–Sevilla con el corredor Córdoba–Jaén**, siendo el objeto del estudio es el planteamiento de **un nuevo ramal ferroviario desde la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla al itinerario existente entre Córdoba y Jaén** para la mejora de los servicios con esta última.

▷ ENLACE A FUENTE

El **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)**, según se anuncia en la Plataforma de Contratación del Sector Público, ha **adjudicado** el contrato de servicios para la **redacción del estudio de viabilidad de la conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla con el corredor Córdoba-Jaén.**

El presupuesto de adjudicación es de **234.525,20 euros (IVA excluido),** y el plazo de ejecución es de **15 meses,** siendo adjudicataria la UTE conformada por Fulcrum, Planificación, Análisis y Proyectos, S.A. y Tema Ingeniería S.L. El objeto del **estudio de viabilidad** a redactar es el planteamiento y análisis de varias alternativas de **trazado para conectar los dos corredores ferroviarios citados** (Córdoba-Jaén de ancho ibérico y la línea de alta velocidad Madrid-Córdoba-Sevilla) que sean técnica y ambientalmente viables.

▷ ENLACE A FUENTE

No obstante, hay que recordar que **se ha tardado cuatro (4) meses en adjudicarlo**, ya que la **licitación** de este estudio de viabilidad para **la conexión AVE entre Córdoba y Jaén** se realizó en febrero de 2022.

▷ ENLACE A FUENTE

Además, para el próximo año está previsto la entrada en servicio de los llamados ***trenes low cost*** con los nuevos operadores que han aparecido como consecuencia de la liberalización de la Alta Velocidad.

En el **corredor Sur**, con final de trayecto Sevilla y Málaga, y Córdoba como parada intermedia, el primero en aparecer será **Iryo** (el primer tren de Ilsa, operador privado ferroviario español de Alta Velocidad participado por Trenitalia y por los socios de Air Nostrum), que tiene previsto su lanzamiento a **principios de 2023**, y que ya ha terminado sus pruebas en esta línea; **coincidirá**, muy probablemente, **con** el lanzamiento de **Avlo**, mientras que el **Ouigo** no podrá operar hasta **finales de 2023 o inicios de 2024** porque debe adaptar sus trenes al sistema de seguridad LZB de esta línea, que no se modernizará hasta 2026.

Renfe ya tiene en marcha su tren *low cost* (**Avlo**) en los corredores **Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia.**

▷ Fuente ADIF / Belén Trincado para Cinco Días

"Adif da nuevo impulso a la alta velocidad con 23.500 millones en obras hasta 2025".

▷ ENLACE A FUENTE

Tiene proyectos en marcha por 11.500 millones y se apoya en los fondos europeos para sacar nuevos tramos por otros 12.000 millones.

El desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad se va a llevar **23.500 millones hasta 2025**, entre obras en ejecución (11.500 millones) y proyectos ya planificados (12.000 millones), que se suman a los 57.200 millones invertidos hasta el momento, según cálculos de Adif. El entramado de vías de ancho internacional **pasará este año de 3.728 a 4.000 kilómetros**, con cuatro desarrollos en fase de pruebas y previsión de entrada en servicio en **este 2022**. Y lo que viene **hasta 2025** es un mayor desarrollo del Corredor Mediterráneo, la Y vasca o de **la línea a Extremadura**.

Para este **2022** es la **primera fase de la alta velocidad a Extremadura**: los 150 kilómetros entre Plasencia, Cáceres y Badajoz, y la remodelación de sus estaciones, se han llevado 1.700 millones. Los trenes híbridos (Alvia de la serie 730) deberían rodar ya por la estructura antes del verano a 180 kilómetros por hora, pero **no se espera que la catenaria permita la circulación de un convoy eléctrico antes de 2023.**

La segunda fase del corredor Madrid-Extremadura (437 kilómetros) contempla el trazado Madrid-Plasencia, con obras en marcha entre Oropesa y Plasencia, y la apertura del proceso de información pública para el estudio informativo del tramo Oropesa-Madrid. El corredor completo está presupuestado en 3.700 millones.

Renovación de la línea Madrid - Sevilla

La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, viajó ayer, 21 de abril de 2022, a Sevilla para celebrar los 30 años desde la entrada en operación de la línea Madrid-Sevilla. **Un eje que está siendo renovado con un presupuesto de 650 millones** para la implantación del sistema de control ERTMS, el acondicionamiento de estructuras, o la modernización de la superestructura y elementos de señalización.

"El proyecto de instalación de la doble vía en la línea de Alta Velocidad de Granada, en la recta final".

▷ ENLACE A FUENTE

Se completará en algo más de dos años cuando su redacción debía durar seis meses.

Adif ha confirmado que **está "finalizándose"** la elaboración del dossier de instalación de la **doble vía para la Alta Velocidad entre Archidona y Granada**, a excepción del tramo entre Riofrío y Loja. Una vez se termine habrán pasado cerca de tres años desde el anuncio de la licitación y poco más de dos desde que se adjudicó a Ayesa, justo cuando en España se declaró el estado de alarma por coronavirus.

Quedarán los siguientes pasos antes del inicio de las obras: aprobación definitiva del proyecto, **licitación y adjudicación del contrato de obras**, de inicio de las mismas, un proceso que mínimo conllevará **otros seis meses más de trámites**.

La Plataforma Aeropuerto Ya de Córdoba reclama agilidad para obtener la carta de aproximación instrumental y exige a las administraciones locales que presionen al Gobierno y que promocionen la instalación.

Los datos del balance de 2021 publicados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que otorgan al aeródromo cordobés una pérdida del 61% de viajeros, hasta 3.050, y un incremento del 6% en las operaciones (11.550) respecto al año anterior -las cifras son todavía peores mirando los datos previos a la pandemia-, para **exigir y reclamar al Gobierno la reducción de los trámites que permitan publicar la carta de aproximación instrumental**, y a los ejecutivos regional, provincial y local la presión para que así sea y su promoción.

El colectivo recuerda las "**malas noticias**" que suponen el **retraso**, hasta **finales de este año**, de la disponibilidad de la **carta de aproximación instrumental**, en trámites desde 2020; **y la previsión de inversiones por parte del Gobierno para los próximos cuatro años, que no llega siquiera al millón de euros** (750.000).

"Según las estadísticas publicadas en la web de AENA, en nuestro aeropuerto **ha crecido un 39% el tráfico de aeronaves**, aunque los pasajeros han caído en línea con el resto de aeropuertos españoles. Este **crecimiento se apoya** principalmente en las **escuelas de pilotos** que sí ven el potencial de nuestra ciudad en este sector", señala el colectivo en una nota, en la que aclara que AENA solo considera pasajero a quienes han pagado un pasaje para volar y siempre en aeronaves de un peso mínimo, por lo que los vuelos de formación, los paseos aéreos o
los aerotaxis no contabilizan pasajero alguno.

La llegada de vuelos regulares depende en última instancia del interés de las aerolíneas, aunque ese instrumento básico, la **carta de aproximación instrumental**, **abarataría los costes** de operación para esas empresas, ahora mismo "inviables".

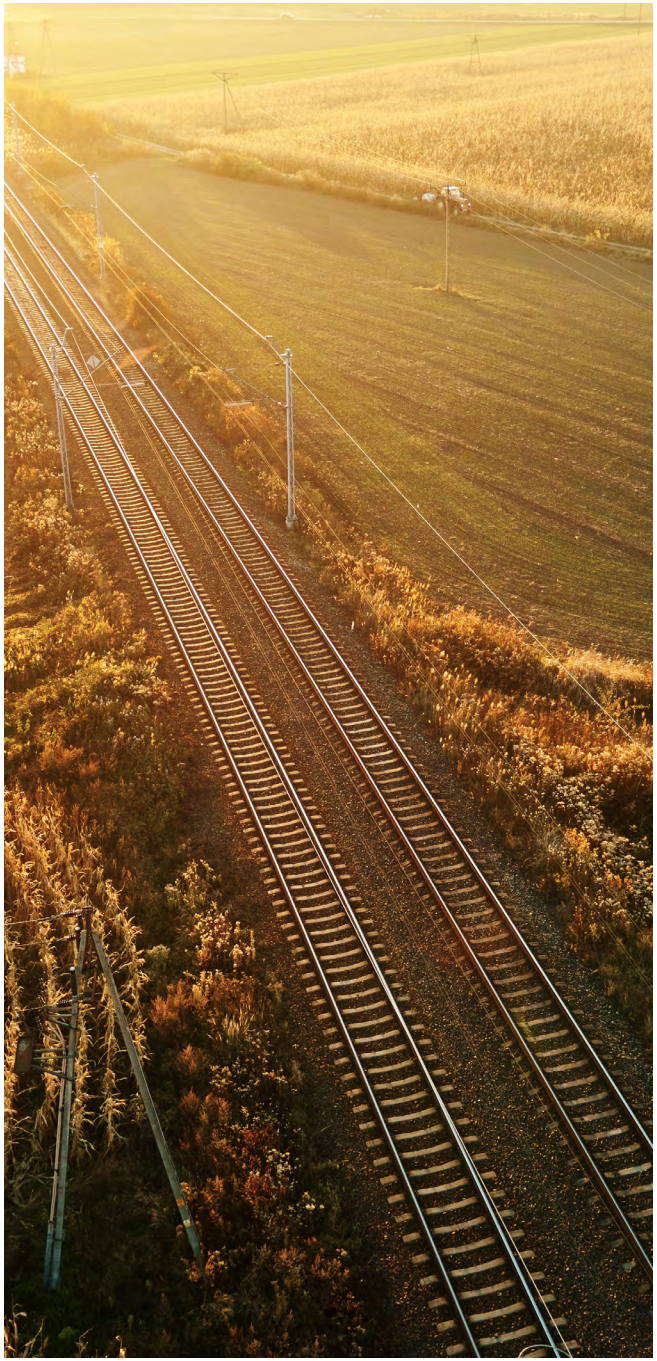
En cuanto a infraestructuras, el colectivo recuerda que "las obras de **remodelación de la terminal de pasajeros** continúan, aunque a un ritmo más lento de lo previsto", lo que provocará "dificultades y problemas a los usuarios". La actuación, que empezó hace casi un año y que debía estar terminada en un plazo de once meses, se alargará algo más de lo previsto al haber surgido actuaciones necesarias con las que no se contaba.

De igual modo, **insta a aprovechar la implantación de la Base Logística del Ejército de Tierra en Córdoba para preparar el aeropuerto para la gestión de mercancías y logística**.

Así, según las previsiones que barajaba la empresa estatal **AENA** el pasado 22 de mayo, las **obras de la terminal del aeropuerto de Córdoba** afrontan su recta final. La **primera fase de la remodelación ya ha concluido** y lo que falta para culminar la reforma **estará acabado tras el verano**.

Sin embargo, el pasado 17 de enero de 2022, en un ***Encuentro SER* titulado *La base logística del Ejército. Una gran oportunidad para la provincia de Córdoba,*** el **Jefe del Estado Mayor** del Ejército ha indicado que **"el transporte se realiza por carretera, por lo que será necesario establecer un acceso a la A4** para este fin, una **circunvalación** para que el transporte por carretera de equipos pesados no interfiera en las poblaciones cercanas a la base". Aparte de eso, "en el momento en que se desarrolle el ansiado **corredor ferroviario** y cambie el transporte de España, permitiendo el traslado ferroviario de mercancías", el Ejército apostaría también por esta vía. Lo que **descartan es que la base saque el aeropuerto de la actual situación de infrautilización**, ya que el transporte no se realiza por vía aérea. **La base no aumentará el uso del aeropuerto de Córdoba**.

Además, destacó la "ubicación" estratégica de Córdoba respecto al nudo de comunicaciones y ha resaltado que, si bien **el transporte de las mercancías por "carretera" será predominante y sería deseable "accesos directos" a la A-4**, la base podría suponer un "impulso" al Corredor Central ferroviario y, en menor medida, a transporte aéreo que sería "algo excepcional".



2.2 Necesidades energéticas

Córdoba tiene en trámite más de cuarenta plantas fotovoltaicas. Entre los años 2019 y 2021 se han puesto en marcha cuatro que superan los 142 megavatios. La provincia destaca en potencia conectada, pero tiene una escasa infraestructura de transporte.

▷ ENLACE A FUENTE

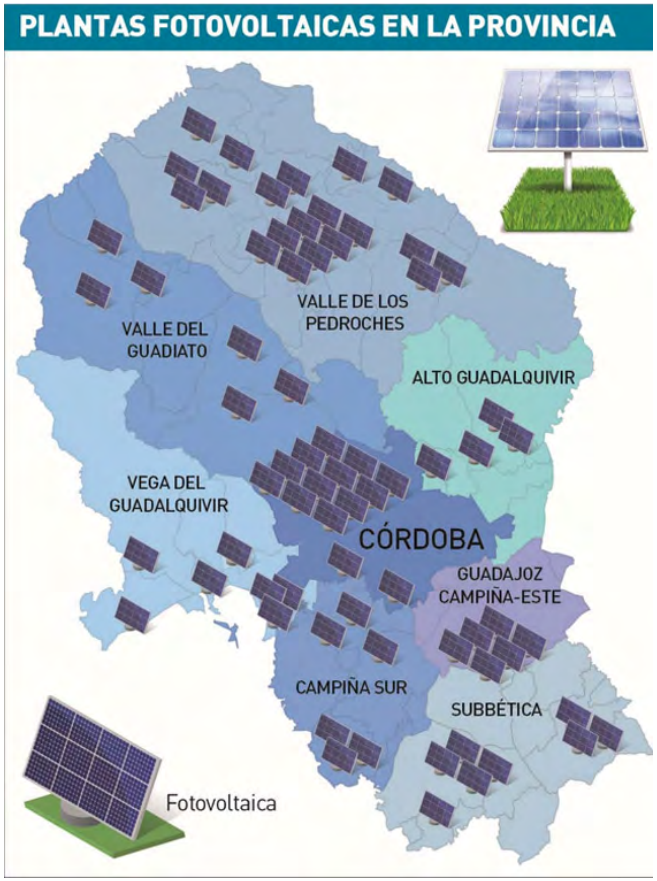
Córdoba tiene en trámite más de cuarenta plantas fotovoltaicas de las cuales 37 son de menos de 50 MW (megavatios), por lo que es la **Junta de Andalucía** la que autoriza, y otras 4 son macroplantas de grandes dimensiones y una potencia superior a 50 MW, que requieren el visto bueno medioambiental del Ministerio.

Entre el 2019 y el 2021 se han puesto en marcha y están en funcionando cuatro plantas de tamaño mediano en la provincia, localizadas en Posadas (Gamonarejo fase 1 y fase 2, con 36,4 y 10,4 MW de potencia); en Espejo (El Salobral Hive, con 45,46 MW); y en Palma del Río (49,81 MW), que aportan un **total de 142 MW**. A estas habrá que sumar **pronto otras nueve, ya autorizadas** por la Agencia Andaluza, que están **en fase de construcción**.

La potencia de instalaciones de **autoconsumo** conectadas a red, impulsadas por consumidores que generan su propia electricidad para reducir su **factura eléctrica**, superaba a 31 de diciembre del año pasado los **52,99 MW**, con un total **de 3.081 instalaciones de autoconsumo**.

El resultado es que Córdoba es actualmente la **tercera provincia con más potencia fotovoltaica** conectada a **red**, un total de 387,59 MW en funcionamiento, y de 4,01 MW en sistemas aislados, lo que supone un 11,30 % del total instalado en Andalucía.

Esa capacidad podría dispararse si los proyectos que se encuentran actualmente en fase de evaluación ambiental por parte del Ministerio de Transición Ecológica prosperan. Según los datos que se pueden consultar sobre estos proyectos, hay cuatro en distintas fases en la provincia promovidos por distintas empresas. Se trata de una planta solar de 100 MW con infraestructura de evacuación en el Paraje de la Motilla (Añora y Pozoblanco); una planta ya autorizada a Benbros Solar SL, de 52,84 MW en el término de Córdoba; otra planta de 250 MW que se localizará entre Montemayor, Espejo, Castro del Río y Cabra; y una cuarta de 90 MW que se situará en los términos municipales de Fuente Palmera, Guadalcázar y Almodóvar del Río. **En total, serán casi 500 MW más de energía fotovoltaica** que, según alertó recientemente el **delegado de la Junta de Andalucía en Córdoba, Antonio Repullo**, se enfrentará a **la falta de infraestructuras de transporte de electricidad que presenta la provincia**. La falta de infraestructuras eléctricas ya frustró entre el 2017 y 2020 un total de 190 proyectos de energías renovables de menos de 50 megavatios en la provincia de Córdoba.



▷ Diario Córdoba

Informe de Infraestructuras Energéticas Provincia Córdoba (Actualización: 31 de diciembre de 2021)

▷ ENLACE A FUENTE

Entre **2004 y 2020, E-Distribución ha realizado una inversión de 469,4 millones** de euros en infraestructuras de la red de distribución en la provincia de Córdoba.

Para el año **2021 la inversión bruta prevista asciende a 21,7 millone**s de euros. Entre las infraestructuras más relevantes realizadas durante el año de 2021, se encuentra el aumento de potencia AT/MT en la subestación de 132/66/20 kV Puente Nuevo (20 MVA), que atenderá las necesidades de potencia en la red e incrementará la calidad de servicio de la zona. **Para el trienio 2022- 2024 se destinan 64,7 millones de euros** para esta provincia. Las infraestructuras previstas más significativas para este periodo son: el nuevo parque de 132 kV de la subestación Palma del Río (80 MVA), que hará frente a la creciente demanda de energía en la zona; la nueva subestación de 66/20 kV Espiel (40 MVA), que se destinará a la dotación de suministro eléctrico del polígono industrial "El Caño IV" del municipio; la ampliación de potencia en la subestación de 220/132/66/20 kV Casillas (125 MVA), que apoyará a la red de distribución.

Estrategia Energética de Andalucía 2030: Propuesta inicial septiembre 2021

En el BOJA Número 112, del 14 de junio de 2022, se publicó **Acuerdo de 7 de junio de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia Energética de Andalucía 2030.**

▷ ENLACE A FUENTE

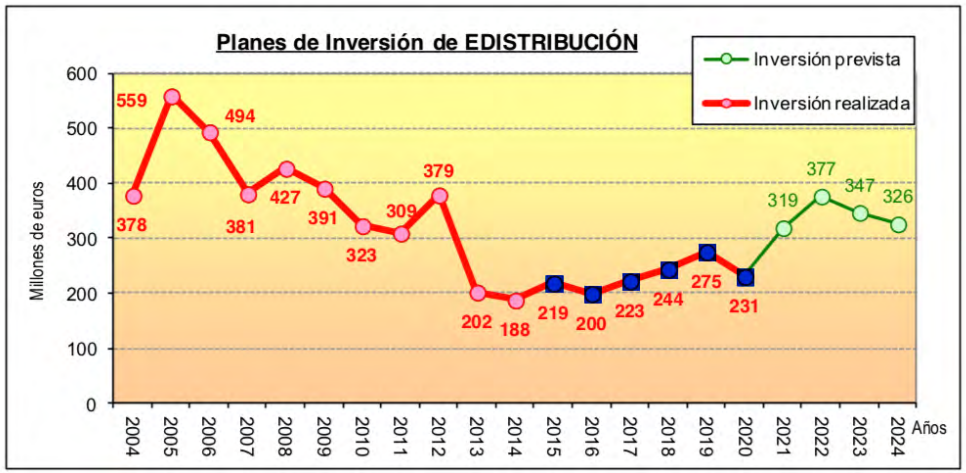
Sobre la creación de nuevas redes de **transporte eléctrico** en **Córdoba**, la situación deficitaria podría cambiar a corto o medio plazo, ya que el pasado 22 de marzo de 2022 se aprobó en el Congreso de los Diputados la **Planificación de la Red de Transporte de Electricidad en el horizonte 2021-2026.** El documento, de carácter vinculante, supondrá una **inversión de 6.964 millones** con los que se prevé un ahorro de costes del sistema eléctrico superior a los **1.600 millones anuale**s. Según las previsiones, **más de la mitad del presupuesto destinado a Andalucía** se invertirá en mejorar las redes de transporte, en concreto una inversión de **521 millones de euros** con la que Andalucía pasará a ser un actor de primer nivel en la transición energética.

Las nuevas infraestructuras permitirán integrar en el sistema eléctrico un número elevado de proyectos de generación de energía renovable, especialmente de tecnologías solares, y también **facilitarán la alimentación de ejes ferroviarios** permitiendo así la descarbonización del sector del transporte.

Una de las actuaciones destinada a impulsar el liderazgo de Andalucía en este proceso de transformación energética es la **primera fase del eje de 400 kV Sevilla-Córdoba-Castilla La Mancha.** En este plan **hasta 2026 se desarrollará el primer tramo** de esta línea entre las subestaciones de Carmona y Villanueva del Rey en la provincia de Sevilla que **permitirá la integración de nueva generación de energía renovable** entre Andalucía, Castilla La Mancha y Madrid, necesario para evacuar el elevado recurso solar existente en las provincias de Sevilla y Córdoba. Adicionalmente y **más allá de 2026, esta primera fase se completará con el eje entre Villanueva de Rey, Guadalquivir Medio, en Andalucía, y Manzanares, en Castilla-La Mancha**. Hasta esa fecha, la Planificación aprobada permite dar los primeros pasos en la tramitación del eje completo. A este eje **se suma además la ampliación de 16 subestaciones de 400 kV y 29 de 220 kV repartidas por toda la comunidad.**

▷ ENLACE A FUENTE

▷ ENLACE A FUENTE



▷ Fuente: Agencia Andaluza de la Energía. E-Distribución Redes Digitales, S.L.U.

Nuevos corredores Andalucía

I Actuación SUR_1: Integración de renovables y resolución de restricciones técnicas**.**

Refuerzo de la red de transporte Andaluza mediante nuevos ejes de 400 kV (Baza-La Ribina, Sevilla-**Córdoba** y Andalucía-Castilla-La Mancha).

Además, se incluyen repotenciaciones de la red existente que maximizan los beneficios de estos mallados, las reactancias asociadas a la nueva red y un apoyo a la red de 220 kV.

Endesa refuerza sus infraestructuras en la provincia con una inversión de nueve millones. La partida se destinará al aumento de la potencia y la digitalización de las redes de distribución.

▷ ENLACE A FUENTE

En la provincia de **Córdoba, Endesa cuenta con 13.035 kilómetros de líneas eléctricas**, lo que equivaldría a la distancia entre esta ciudad e Indonesia.

Las obras realizadas por Endesa forman parte del plan de inversiones que desarrolla la compañía en coordinación con la **Junta de Andalucía** y que tiene como objetivo **preparar las infraestructuras** de la compañía, para afrontar la **transición energética actual**, en el que la **energía renovable se está integrando progresivamente en las redes de distribución** gracias a la tecnología innovadora.

En concreto en la provincia de **Córdoba** Endesa ha instalado **31 centros de transformaci**ón dotados de la última tecnología y 101 telemandos.

También ha realizado actuaciones de **refuerzo en las líneas de alta, media y baja tensión**. En particular, en las líneas **de media tensión se han realizado actuaciones a lo largo de 81 kilómetros**, con una inversión cercana a los **siete millones de euros**. En la **red de alta tensión se han adecuado 92 metros de línea aérea y 798 de línea subterránea**, ambas actuaciones han supuesto una **inversión superior a los 70.000 €**.

Las infraestructuras energéticas clave para Andalucía, excluidas de la planificación del Gobierno central. Un informe de la Consejería de Hacienda denuncia que el Ejecutivo de la Nación limita el desarrollo de las renovables en la comunidad.

▷ ENLACE A FUENTE

La planificación energética vinculante aprobada en el **Consejo de Ministros** del pasado **22 de marzo**, con un año y medio de retraso, recoge actuaciones por valor de **515 millones** de euros en Andalucía, **muy por debajo de los 782 millones** que pertenecerían a la comunidad si se hubiese tenido en cuenta el **peso poblacional, la superficie o el consumo eléctrico**.

De esos **515 millones**, 309 responden a actuaciones ya contempladas en la anterior planificación pero que no se han realizado en plazo, y solo 206 millones se corresponden con nuevas infraestructuras.

El informe de la Agencia Andaluza de la Energía pone de relieve, además, que Andalucía parte de una situación de desventaja respecto a otras comunidades autónomas, ya que la **densidad de la red de transporte por habitante** es un 42% inferior a los valores medios peninsulares, de modo que la región cuenta con **712 kilómetros de red por cada millón de habitantes** frente a los 1.231 kilómetros de media en la Península.

Las **provincias de Jaén y Córdoba son las que menos inversi**ón **van a recibir**, ya que el Ministerio no ha incluido las conexiones con Castilla-La Mancha y Extremadura que había solicitado la Junta de Andalucía.

Según el informe publicado por REE a finales de 2021 sobre la capacidad del sistema eléctrico, la red de transporte andaluza contaba con **36 nudos saturados**, esto es, sin capacidad para conectar nueva potencia, **sobre un total de 90 en Andalucía**, lo que significa que el **40% no puede atender la demanda de capacidad de evacuación de nuevos proyectos renovables**.

El Ejecutivo central ha estimado como escenario de generación renovable probable 5.892 nuevos megavatios (MW) en Andalucía para 2026, cuando las previsiones de la Junta son muy superiores, de 26.000 MW en el horizonte de 2030.

Córdoba recibirá solo el 3,3% de la inversión andaluza para red de transporte eléctrico. Junta y empresarios denuncian "el varapalo del Gobierno central" a un proyecto clave para el futuro del norte de la provincia

▷ ENLACE A FUENTE

El Gobierno margina a Córdoba en la futura gran red de transporte de electricidad. Las inversiones para el periodo 2021-2016 se limitan a **17 millones** sobre un total de 5.704 para todo el país

El **Gobierno central** ha enterrado las aspiraciones de la provincia de **Córdoba** de convertirse en el centro de una **gran red de transporte de energía** en el sur del país.

La partida dedicada a la provincia **no se corresponde** de ningún modo ni con su **peso poblacional**, ni con la **densidad** ni con la **actividad económica**. Y lo más importante aún: **no cubre la demanda real** de la cantidad de proyectos de **energías renovables** existentes en Córdoba, una provincia privilegiada especialmente la generación de energía solar.

La Junta y CECO presentaron alegaciones conjuntas al borrador del plan que suponían **107 milllones** de inversión para la provincia de **Córdoba** (siete veces más que lo aprobado por el Gobierno).

De acuerdo con ese plan, un primer ramal se dibuja **desde Posadas hasta Pozoblanco** atravesando toda Sierra Morena. Y desde allí se bifurca por el Noroeste hacia Extremadura y por el Noreste hacia Castilla La Mancha.

Una vez concluidos todos los proyectos de creación de energía actualmente en marcha en diferentes estados de su tramitación, la **región** dispondrá de **una capacidad de generación máxima de 26.000 megavatios**. Para hacerse una idea de lo que eso significa, basta comparar con la potencia instalada en los siete reactores nucleares activos aún en España: 7.400 megavatios, casi cuatro veces menos.

Los planes del Gobierno para Andalucía rechazan esas infraestructuras y ofrecen **un plan B más modesto**, que pasa por aumentar la potencia de una línea ya existente que parte de Sevilla y llega hasta Ciudad Real; la parte de Córdoba ni siquiera está incluida en el plan 2021-2026 y no pasa de ser una promesa de futuro.

La consecuencia directa de esa visión es abocar a la comunidad autónoma al **autoconsumo**, o lo que es lo mismo, crear **una** «**isla dentro de una isla»** en materia de energía.

La Junta pedirá a Red Eléctrica Española que acometa una **mejora en las líneas que van desde Extremadura al Guadiato y desde Castilla la Mancha a los Pedroches**. De esa forma, al menos, se podría garantizar la energía para el consumo industrial mediante la **repotenciación** de algunas de las líneas que ya existen. No es lo mejor pero a corto o medio plazo podría ser un balón de oxígeno» para ambas comarcas.

El norte de Córdoba se quedará sin la red para exportar energía a Extremadura y Castilla-La Mancha que pidió la Junta. Córdoba recibe 17 millones del Plan de Infraestructuras Energéticas de los 106 millones que solicitaron la Junta y la Agencia Andaluza de la Energía en las alegaciones.

▷ ENLACE A FUENTE

El nuevo **Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica** (la llamada planificación energética) con el horizonte en 2026, aprobado por el Gobierno en Consejo de Ministros el pasado 22 de marzo, **dejará al norte de Córdoba sin la red de infraestructuras** que la Junta y la Agencia Andaluza de la Energía solicitaron para que la provincia exportara sus renovables a Extremadura y Castilla-La Mancha.

De los casi 7.000 millones de euros de inversión destinados para la inversión de estas infraestructuras en España y en conexiones internacionales con Francia y Marruecos, **Andalucía recibirá 515 millones** de euros y **Córdoba 17**, siendo la provincia andaluza que queda más abajo.

Insistiendo en **el proyecto que consideran "más importante", el de la "Y", que permitiría la interconexión con Badajoz y Ciudad Real para evacuar la energía generada** al resto de España. En segundo lugar, también ha criticado que **tampoco se ofrezca una salida a la exportación a toda la generación concentrada en la zona de Cádiz y Sevilla, que pasaría por Córdoba**.

"**No contar con líneas de evacuación importantes de alta tensi**ón que se puedan poner a disposición de los emprendedores para futuros proyectos, limita el desarrollo económico y social de la provincia", ha lamentado el director de la Agencia Andaluza de la Energía, ya que **quedarán frustradas "proyectos de plantas de renovables masivas"**.

Las dos comarcas del **norte de la provincia, Los Pedroches y el Alto Guadiato**, como **"un auténtico desierto energético"** y ha lamentado que se haya perdido una oportunidad de lo que podría haber provocado una revolución verde con un la llegada de grandes inversiones de empresas.

De los **17 millones** que vendrán a **Córdoba**, se **repartirán** de la siguiente manera: **siete** irán destinados a la red de **partidas para actuaciones no ejecutadas heredadas de la planificación anterior** y **10 para otras actuaciones** que ni siquiera están en trámite o que no requieren una evaluación de impacto medioambiental y que se incluyen en el marco temporal hasta 2026.

A Córdoba se le ha asignado **una línea que ya estaba prevista, Carmona-Villablanca**, y prevén **para después de 2026**, según aparece reflejado en el Plan de Infraestructuras, una **interconexión hasta Jaén y Manzanares** que queda reflejado como una **declaraci**ón **de intenciones**.

"Unos 85 parques fotovoltaicos, a la espera de permiso en la provincia de Córdoba"

Los proyectos millonarios topan con una deficiente infraestructura de transporte de electricidad. Solo los más grandes en trámite duplican la energía solar que se genera hoy en la provincia.

▷ ENLACE A FUENTE

Las cifras conocidas inciden en una realidad: hay un desbocado interés de las empresas por los negocios de generación eléctrica en un momento en el que la **provincia de Córdoba** genera unos 400 Mw de esta manera.

Los proyectos grandes-grandes, de más de 50 Mw, son los que tramita directamente el Gobierno central y, según el histórico del Ministerio de Transición Ecológica, son **diez iniciativas que suman casi 800 Mw** de nueva generación. Es decir, el doble de lo que hoy se produce en la provincia de **Córdoba**.

Entre ellas se encuentra el proyecto único de mayor potencia instalada, el **Parque Solar Fotovoltaico Cabra que pretende generar 250 Mw**, una instalación gigantesca, que **ocupará 541 hectáreas de territorio** y tiene un presupuesto **superior a 85 millones de euros**. El fondo de inversión Everwood Capital anunció en 2020 la adquisición de la sociedad propietaria de este parte, en proyecto, y de **una instalación de 50 Mw en Montemayor.**

Uno de los **proyectos complejos que más energía van a aportar se llama Guadame dividido en cinco fases** y que producirán entre todas ellas **270 Mw**, entre cuatro términos municipales: **Córdoba, Bujalance, Montoro y El Carpio.**

En Córdoba existe un **déficit doble**, al existir problemas sobre lo que **se puede consumir** (sobre todo, en proyectos industriales de la zona norte, que es la que tiene más carencias) y, además, existen límites en los **puntos de acceso a esa red**. Sencillamente, no quedan.

El Gobierno acaba de aprobar su proyecto de inversiones en infraestructuras energéticas y ha previsto actuaciones para incrementar **dos subestaciones, la de Casillas** (que no está pensada estrictamente para las renovables) **y las de Almodóvar y Cabra.**

Estas últimas sí que tienen una finalidad muy relacionada con la aparición de plantas solares de gran tamaño. El problema es que se trata de **actuaciones que se planificaron en el anterior programa de obras que arrancaba en 2015**. Se han pasado de un programa a otro porque no se han realizado. Y es casi la mitad del dinero que se va a gastar en esta materia en la provincia de Córdoba en un proyecto que ha puesto de acuerdo a la Junta y a todos los agentes sociales como particularmente lesivo para los **intereses económicos**.

Si hay un punto caliente en la red de conexiones eléctricas es **Puente Nuevo**. Cerrada la térmica que quemaba carbón por razones ambientales, **la empresa EDP, la pública de Portugal**, ha planteado un moderno centro donde se aúnen los **paneles solares en tierra, los que flotan en la lámina de agua del embalse, una planta de biomasa y una fábrica de cobre** realizado por técnicas que eviten las emisiones a la atmósfera.

Una empresa cordobesa, **Magtel, ha decidido también plantear un proyecto de hidroléctrica de retorno**. Pero Puente Nuevo no es un punto normal de conexión a la red de alta. Tiene una subestación que, cerrada la térmica, tiene que dilucidarse de otra manera, explican fuentes de la Administración. Puente Nuevo es un punto de acceso de Transición Justa.

Lo que dice la ley es que el Gobierno se reserva el derecho de elegir, **mediante pública competencia, quién vuelca energía a la red en sustitución de una central térmica** que ha cerrado. Ello no significa que el Gobierno tenga la obligación de hacerlo: puede o no tomar esa decisión en función de unos criterios técnicos muy determinados. Pero también existe la salida de que ese concurso nunca vea la luz.

La alternativa que la Junta de Andalucía plantea para la energía de toda la zona Norte de Córdoba para dar una respuesta al "déficit energético", en un trabajo conjunto con Endesa y Red Eléctrica basada en una propuesta desde Extremadura y Ciudad Real que mejora la situación industrial.

▷ ENLACE A FUENTE

La Junta de Andalucía ha propuesto **un plan B** tras recibir la negativa del Gobierno al proyecto de crear una **línea de alta tensión** (la llamada **Y**) entre **Villanueva del Rey, el Guadiato, Los Pedroches** y que conectase con Extremadura y Castilla-La Mancha.

El Gobierno andaluz ha puesto encima de la mesa una alternativa que no imposibilita la **creación de la Y de alta tensión** («para nosotros es un proyecto **irrenunciable**», explica) en un futuro pero que, al menos, **alivia las carencias en materia de distribución**. No tendría impacto en las de generación (en plantas de renovables) que seguirían sin tener cómo volcar energía a la red.

El plan consiste en **crear una subestación en el municipio de Llerena** (una inversión que correspondería a Red Eléctrica de España) y en repotenciar la línea actual entre el municipio de la **Serena, Peñarroya-Pueblonuevo y Pozoblanco** (que es una responsabilidad de Endesa).

Actualmente, **la línea discurre a 65 Kv y el plan sería que permitiese 133**. Es decir, el mismo trazado pero mayor potencia de distribución y la posibilidad de alimentar a instalaciones más grandes. No sería un plan de hoy para mañana pero permitiría dar **un alivio a todos los municipios de la zona que tienen polígono** industrial pero tienen que rechazar a empresas cuando tienen un tamaño considerable ante la imposibilidad de darle energía.

Se trabaja en un dossier sobre lo que puede significar un incremento de la potencia eléctrica en la comarca del Guadiato y Los Pedroches abordando asuntos como el **mix energético de Puente Nuevo, Covap o los efectos que puede tener la Base Logística del Ejército de Tierra** en esta parte de la provincia de Córdoba.

En segunda instancia, explica el delegado del Gobierno, se va a realizar un **trabajo para acopiar toda la información disponible sobre los problemas que tienen las empresas de generación eléctrica para el volcado de la energía** que producirán sus empresas. «No solo vamos a hablar de la **fotovoltaica** sino también del **hidrógeno** o de **cualquier otro sistema** que precise de infraestructuras», explica el delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía.

La Junta solicita a Endesa una inversión urgente en el Norte de la provincia de Córdoba. El grupo de trabajo con Red Eléctrica de España y Endesa pretende buscar la menos mala de las salidas: el **alivio** para las **industrias** que desean crecer y generar más puestos de trabajo.

▷ ENLACE A FUENTE

Hace menos de un mes que se constituyó un **grupo de trabajo** formado por la Junta de Andalucía y representantes de Endesa y Red Eléctrica para solicitar que se realizara una inversión urgente en el norte de la provincia de Córdoba, ante "**el grave problema de falta de capacidad eléctrica"**, informa una nota de prensa de la Junta de Andalucía.

El plan consiste en la **creación de una subestación en Llerena** (Badajoz), cuestión que corresponde a Red Eléctrica de España, y **aumentar la potencia** de la línea Serena (Badajoz) a Peñarroya y a Pozoblanco**, pasando de 65 a 133 KV, que requiere la inversión de Endesa.**

Por su parte, el delegado del Gobierno, Antonio Repullo, ha señalado que "esta actuación supondrá **un alivio para las industrias que desean crecer o implantarse** y generar más puestos de trabajo" y "mejorará los problemas de suministro que sufren los vecinos por la saturación de la red en una comarca que afronta graves problemas de despoblación".

De forma paralela, la Junta de Andalucía va a continuar insistiendo en que se incluyan en la **planificación estratégica las líneas que permitirían a Córdoba exportar energía renovable dentro y fuera de nuestra comunidad autónoma. Se sigue considerando prioritaria la conexión de la provincia de Córdoba con Castilla La Mancha y Extremadura desde Pozoblanco con el trazado de una línea desde Villanueva del Rey (Sevilla).**

Antonio Repullo ha afirmado que "el proyecto de crear **esa línea de alta tensión es irrenunciable para la Junta de Andalucía** porque serviría para potenciar las posibilidades de desarrollo industrial de la zona **Norte de Córdoba a través de la generación energética renovable**".

La Rinconada necesitaba, en los planteamientos iniciales, una potencia de **32.000 kW** en media tensión para hacer funcionar a todas las fábricas que cabían en el sector. La primera idea que se barajó fue la de conectar el sector con la subestación de La Lancha a la que había que someter a una ampliación. Esa propuesta se rechazó por el alto coste. El **proyecto final pasaba por conectarse a la red usando una línea de alta tensión al otro lado del río que acabaría en una subestación nueva de unos 5.000 metros cuadrados de superficie. La ubicación de esa subestación se encontraba en los suelos elegidos por Defensa**. Otorgándole prioridad absoluta a la innovación del antiguo plan parcial para cumplir el calendario.

▷ ENLACE A FUENTE

Plantas de generación e infraestructuras energéticas de Andalucía 2021

▷ ENLACE A FUENTE

Informe de Infraestructuras Energéticas Provincia Córdoba (Informes actualizados a 31/12/2021)

Córdoba, por su situación geográfica, se erige como **un punto neurálgico de las infraestructuras energéticas de Andalucía**, destacando por sus oleoductos, gasoductos y líneas de transporte eléctrico. Se caracteriza por tener una implantación muy importante de **plantas de biomasa** proveniente del olivar y su industria (un total de 8 plantas con 81,14 MW) y una importante potencia solar instalada, tanto **termosolar** (299,8 MW) como fotovoltaica (391,6.MW). Siendo la potencia en instalaciones **renovables** es **de 894,05 MW, lo que supone el 10% del total instalado en Andalucía**, existiendo una única central térmica convencional: la planta de carbón de Puente Nuevo, cuya actividad cesó el 30 de junio de 2020.

La **red de transporte de gas natural** en esta provincia es muy importante disponiendo del **22% de la total existente en Andalucía.** La **red de distribución de gas natural** en los últimos años ha experimentado un **crecimiento del 36%** respecto a la situación de finales de 2010. Esta red **posibilita el acceso al gas natural a 11 municipios de la provincia, donde se concentra el 69% de la población**.

Parece que se ha alcanzado un acuerdo unánime para la obra previa de la nueva subestación eléctrica de Lucena, que permitirá **garantizar el suministro tanto a Lucena como a Cabra**. La primera intervención está presupuestada en 500.000 euros y será ejecutada por Endesa.

Las **cuatro partes comprometidas** en la construcción de una **subestación eléctrica** para garantizar el suministro a **Lucena** y **Cabra** han alcanzado **un acuerdo** que impulsará una actuación anterior, e indispensable, en las conexiones actualmente operativas. La nueva subestación se ubicará en el Polígono industrial Mantón de Manila de Cabra.

Este primer borrador, deberá ser refrendado por el consistorio egabrense, la Junta de Andalucía y Endesa, para posteriormente contar con la unanimidad de los plenos de ambos consistorios.

Esta primera actuación cuenta con un presupuesto de medio millón de euros que se sufragarán entre las distintas partes implicadas.

En el caso de Lucena, la nueva subestación generará energía para las zonas de El Zarpazo, Sur 2, Oeste 1 y el Polígono industrial de Los Baños. La nueva infraestructura dispondrá de dos transformadores de 25 MW, más del doble de la que necesitan los distintos sectores adscritos a la misma en ambas localidades.

La intervención tendrá un coste que ronda los 6 millones de euros, de los que Lucena aportará 2,5 millones. Esta subestación es necesaria para el desarrollo urbanístico de nuevas zonas residenciales e industriales en la ciudad y **seguimiento** del estado de todas las estructuras para tener **una base de datos para planificar su rehabilitación,** actuar en función de las prioridades y evitar los sobrecostes derivados de no actuar a tiempo en su reparación.

Sin embargo, a pesar de la consideración de prioritaria la **conexión de alta tensión con La Mancha y Extremadura** desde la provincia de Sevilla, a través de Córdoba, parece que seguirá quedando **estancada**.

La Junta y los ayuntamientos del Guadiato y Los Pedroches exigen a Endesa una inversión urgente en la zona norte y la compañía pide que **cada municipio justifique** su necesidad de capacidad eléctrica.

▷ ENLACE A FUENTE

Desde la Junta de Andalucía se ha solicitado de manera formal una **inversión urgente en el norte de la provincia de Córdoba** ante el grave problema de falta de potencia eléctrica. El director general de Energía, **Manuel Larrasa**, ha mantenido en Peñarroya-Pueblonuevo un **encuentro con alcaldes del norte** de la provincia de Córdoba, el pasado 8 de junio de 2022, para **exigir a Endesa** que realice una **inversión urgente en esta zona**.

A través del servicio de Industria y la Agencia Andaluza de la Energía, junto con Endesa y Red Eléctrica, **se ha presentado una propuesta justificada** que permitiera **cambiar la situación** tan calamitosa que sufre el norte de Córdoba, **en un solo mes**.

El plan consiste en aumentar la potencia de la línea de Serena (Badajoz) a Peñarroya y Pozoblanco, pasando de 65 a 133 KV, tomando posición en la nueva subestación en Llerena (Badajoz) de Red Eléctrica de España.

Endesa ha solicitado que cada Ayuntamiento justifique la necesidad de capacidad eléctrica que tienen para favorecer su desarrollo económico, por lo que ahora toca dar el siguiente paso a los alcaldes. Habrán de **acreditar que precisan de 125 Mw suplementarios** para ampliar la línea de baja de Llerena.

▷ ENLACE A FUENTE

Todos los municipios de las comarcas del Valle del **Guadiato** y Los **Pedroches** tendrán que realizar prácticamente de urgencia un informe de **necesidades eléctricas** con el objetivo de acreditar el **déficit** energético que sufren. Lo tendrán que realizar, además, de forma exprés porque todos los documentos han de estar en manos de la Junta de Andalucía el **13 de junio,** que es cuando está fijada la próxima reunión a tres bandas entre la Administración autonómica, Red Eléctrica de España y Endesa con el objetivo de dar una salida a corto plazo a las necesidades de infraestructuras de estas características de la zona Norte de la provincia de Córdoba.

Cada ayuntamiento tendrá que realizar un informe sobre las necesidades que puede cubrir, con el objetivo es que **se reúnan unos 125 Mw añadidos** de potencia eléctrica a partir de los cuales se considera que la inversión en la línea de la subestación de Llerena (y que pasa por Peñarroya o Pozoblanco) se convierte en un **proyecto sostenible** desde el punto de vista de los números.

Una de las cuestiones que **no se solucionan elevando la potencia** de la línea existente es el **volcado a la red de los proyectos de renovables. Sí facilita iniciativas en marcha** y que afectan al núcleo industrial de **Espiel**, a las demandas de los alcaldes de la zona (que trabajan con una mano atada a la espalda en materia energética) **o al desarrollo de iniciativas como la que comanda Covap** en esta parte del territorio.

Una de las cuestiones que habrá que abordar **en el futuro es que los promotores de renovables lleguen a acuerdos para invertir en una subestación propia**. La clave es que, en estos momentos, todo el que está a **más de 25 kilómetros del punto de vertido a la red tiene severos problemas de rentabilidad**.

De forma paralela, la Junta de Andalucía va a continuar **insistiendo** en **que se incluyan en la planificación estratégica las líneas de 400 KV que permitirían a Córdoba exportar energía renovable** dentro y fuera de nuestra comunidad autónoma. Se sigue considerando **prioritaria la conexión de la provincia de Córdoba con Castilla La Mancha y** Extremadura desde Pozoblanco con el trazado de una línea desde Villanueva del Rey (Sevilla).

Desde la Junta de Andalucía se califica este proyecto de **crear esa línea de alta tensión como "irrenunciable"** porque serviría para **potenciar las posibilidades de desarrollo industrial de la zona norte de Córdoba** a través de la generación energética renovable.

2.3 Necesidad de movilidad, accesibilidad y conectividad

Afín a los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española, la Junta de Andalucía aprobó la **Agenda Urbana de Andalucía** (BOJA 24 de septiembre de 2018), mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de septiembre de 2018.

▷ ENLACE A FUENTE

Teniendo presente que es vital facilitar la movilidad que contribuya a generar una economía de proximidad, optimizar los recursos y reducir el consumo de energía, se deben diseñar medidas que garanticen que el crecimiento y la fijación de nueva población en Córdoba en los próximos años de manera sostenible. En este sentido, recientemente se ha pronunciado destacados referentes de la sociedad cordobesa dentro del marco de la campaña ***La distribución comercial frente a la despoblación en Andalucía***, impulsada por la Confederación Andaluza de Empresarios de Alimentación y Perfumería (CAEA), en colaboración con la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades de la Junta de Andalucía, que busca sensibilizar e informar sobre la **importancia de los canales de distribución de los productos alimentarios sobre todo en el caso de las zonas rurales**:

El presidente de la Diputación de Córdoba, Antonio Ruiz, ha señalado que "unos **canales de distribución** eficientes **hacia el mundo rural** deben ser una máxima, siendo accesibles y asequibles; por ello, es bueno poner en valor la importancia de la logística para el entorno rural, como pretende esta campaña", quién ha recordado que la Diputación de Córdoba "ya viene implementando desde hace tiempo programas especiales para las zonas más castigadas por la despoblación como el Plan Especial de Empleo de la Zona Norte, el Plan de Aldeas y el Plan Específico contra el Despoblamiento".

El presidente de la Confederación de Empresarios de Córdoba (CECO), Antonio Díaz, ha destacado **el papel de la actividad empresarial para asentar la población al territorio**: "Las empresas son generadoras de empleo y ello contribuye a que las personas decidan quedarse en su municipio; la distribución alimentaria, con el esfuerzo de empresarios productores y distribuidores mayoristas y minoristas, ofrece servicios y productos fundamentales para la vida en nuestros pueblos". En definitiva, "la prestación de servicios y las infraestructuras.

son determinantes para que las empresas puedan realizar su actividad, desde aquí hacemos una llamada a las administraciones a invertir en ello, todo suma y la vertebración de los territorios se consigue con inversiones que faciliten la vida en ellos".

Según ha detallado Piedra, los canales de distribución de productos básicos cumplen una triple función: **social, económica y medioambiental**. "La distribución comercial evita el desabastecimiento y la despoblación de los territorios cumpliendo esta función social y, en el ámbito económico, genera riqueza y valor en los municipios andaluces", ha dicho.

▷ ENLACE A FUENTE

Diagnóstico:

Problemas

- Distribución heterogénea de la población en el ámbito del Plan:un solo municipio (Córdoba) aglutina casi el 80% del total de la población.
- Población envejecida, con tendencia acusada a incrementarse.
- Gran diferencia de densidad de población entre los municipios del ámbito.
- Descenso generalizado de la tasa de empleo en los últimos 10 años, muy acusado en el caso de las mujeres.
- Incremento del 42% de la tasa de motorización en los últimos 20 años.
- Excesiva concentración de equipamientos en el municipio de Córdoba.
- Red viaria de alta radialidad. Conexiones transversales prácticamente inexistentes entre algunos municipios.
- Ausencia de servicio de autobús urbano en varios municipios.
- Falta de integración de algunos servicios de transporte urbano en el ámbito del Consorcio.
- Baja utilización de la infraestructura ferroviaria existente. Exigencia de trasbordo en Córdoba.
- Escasa utilización del transporte público como modalidad preferida para los trayectos diarios.
- Baja participación de los modos no motorizados en los desplazamientos internos de Córdoba, y entre la corona metropolitana y Córdoba.
- Reducida participación de la bicicleta en el reparto modal.

Necesidades

- Conexiones transversales entre los municipios que carecen de ellas.
- Cobertura por transporte público de todos los núcleos urbanos.
- El transporte público debería ser más rápido y frecuente.
- Incrementar los desplazamiento en modos no motorizados, especialmente en el interior de Córdoba y en las relaciones entre la Corona y Córdoba.
- Analizar la posibilidad de utilizar la infraestructura ferroviaria existente para la movilidad metropolitana.
- Se necesita garantizar el mantenimiento y la seguridad de la infraestructura existente, tanto la relativa al vehículo privado como la del transporte público.
- Se necesita disminuir el número de transbordos en Córdoba para desplazarse entre municipios del ámbito.
- Es necesario que las personas puedan trasladarse en bicicleta fácilmente y de manera segura.
- La ciudadanía necesita tener una información ágil, completa y actualizada de todos los modos de transporte.
- Red de carriles bici que acerque los municipios.
- Creación de aparcamientos disuasorios e intercambiadores.

Retos

- Dotar al área de Córdoba de opciones adecuadas de transporte público masivo como alternativa al uso del vehículo privado.
- Sensibilización y potenciación hacia un sistema de transporte motorizado sostenible, que colabore a la salud de la ciudadanía.
- Disminución del consumo energético asociado a la movilidad.
- Alternativas de transporte público sostenible ecológico/eléctrico.
- Fomentar la implantación de nuevas tecnologías y modos de transporte que supongan un avance en términos de eficiencia energética, optimización del espacio viario, reducción de los tiempos de viaje e impacto medioambiental.

Mejoras de la Movilidad en la provincia de Córdoba

La secretaria general del PSOE de Córdoba y secretaria general del grupo parlamentario socialista en el Congreso, Rafi Crespín, mantuvo una reunión de trabajo en Madrid el pasado 5 de abril de 2022, con la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez Jiménez, para evaluar las carencias y las correspondientes mejoras en este ámbito, dando prioridad a **tres cuestiones clave** que afronten las **soluciones** que vengan **mejorar la movilidad** en la provincia de **Córdoba**:

- **mejora, el desdoble, de la N-432,** que conecta Badajoz con Granada a través de zona norte cordobesa
- el eje ferroviario de **cercanías entre Palma del Río y Villa del Río**
- el estudio de **incremento de frecuencias y de paradas de trenes** en la comarca de Los **Pedroches**

Especial atención merecen las **reclamaciones vecinales en la zona norte** de la provincia en lo referente a las **conexiones por carretera y ferroviarias,** siendo necesario **acelerar** la toma de decisiones **en la zona norte de Córdoba,** un **objetivo asumido como propio** tanto por **Sánchez Jiménez como Crespín**:

- se marcaron **plazos** para dar respuesta a las reivindicaciones de ciudadanos, transportistas y usuarios de las vías citadas.
- desbloquear cuanto antes estos asuntos a través de una **agenda de trabajo.**

▷ ENLACE A FUENTE

En principio, el tramo entre Córdoba y Pinos Puente de la N-432 será autovía, pero seguirá teniendo carácter de carretera nacional en la provincia de Córdoba, **de la localidad de la Serena hasta Espiel, será un trazado nuevo de dos carriles, uno por sentido,** y sí que sea una **autovía** en el tramo que corresponde a Extremadura, **entre el término municipal de Badajoz y la variante de Zafra**, según se recoge en el estudio informativo que publicó el **El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)** en enero de 2022, del corredor elegido entre Badajoz y Espiel.

Eso deja **la actual N-432 como una carretera de servicio** que será íntegramente local para que los vecinos de las localidades de Espiel o Peñarroya la sigan usando para sus **movimientos locales** y que la **nueva infraestructura**, también de un carril por sentido, se quede **para el tráfico pesado o los movimientos de larga distancia**.

La consecuencia ha supuesto que más **de 40 entidades alegan contra el proyecto de la A-81 entre Córdoba y Badajoz**, entre ellas se encuentran los **ayuntamientos del Valle del Guadiato y la Diputación Provincia.**

▷ ENLACE A FUENTE

La lista de los organismos e instituciones que han presentado **alegaciones a la A-81 es larga**. Sólo en la provincia de Córdoba incluye a la **Diputación Provincial**; los **ayuntamientos de Peñarroya-Pueblonuevo, La Granjuela, Villanueva del Rey, Belmez, Fuente Obejuna y Espiel**; y como entidades privadas, la Confederación de Empresarios de Córdoba (**CECO**), la asociación **Grupo de Desarrollo Rural Valle del Alto Guadiato, la Cámara de Comercio,** Industria y Servicios de Córdoba, **Emprendedores Rurales del Alto Guadiato y Ecologistas en Acción Córdoba**.

Además, hay **municipios y organizaciones de otras provincias** y comunidades que también han presentado alegaciones, dado que sus intereses se ven afectados por el trazado diseñado por el Gobierno**. Incluso hay organismos estatales que han recurrido los planes**.

En los ámbitos **autonómico o estatal** han alegado la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio de la Junta de Extremadura, la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, la Consejería de Cultura de Andalucía, la CHG y la Delegación del Gobierno en Extremadura.

"Renfe refuerza el servicio de trenes entre Córdoba y el Campus de Rabanales a primera hora de la mañana".

▷ ENLACE A FUENTE

Renfe refuerza a partir de este lunes 25 de abril las **opciones de viaje entre Córdoba y el Campus de Rabanales** de la Universidad de Córdoba (UCO) a primera hora de la jornada. De esta forma, **el tren de Media Distancia Córdoba-Jaén de las 07:32 realizará parada de lunes a viernes en el Campus** Universitario de Rabanales. La incorporación de este tren **aumenta** a **cinco las opciones de viaje de estudiantes y personal universitario** para desplazarse en tren hasta el Campus de Rabanales **antes de las 09:00** de la mañana.

En el tren **Córdoba-Jaén de las 07:32** serán válidos todos los títulos de transporte y abonos de estudiantes y personal de la institución académica que realicen el trayecto Córdoba-Rabanales.

"ADIF opta por la avenida de la Igualdad para el nuevo apeadero del Cercanías de Córdoba por la mayor demanda".

▷ ENLACE A FUENTE

La opción de construir la estación en Fátima cubre menos población y resulta más cara, según el último estudio de viajeros de la compañía pública.

La propuesta de ADIF, con carácter oficial, coloca el apeadero en la **avenida de la Igualdad**, justo en la confluencia con la Avenida de los Almogávares. Los motivos son la **mayor demanda y más población** atendida. El apeadero de la avenida de la Igualdad se ubicaría justo en el punto donde las vías del tren salen a cielo abierto, **antes del túnel** de acceso a la estación central. Da servicio a barrios consolidados con una elevada ocupación del terreno. Hacia el norte se encuentran **Valdeolleros y Santa Rosa**, con una densa trama urbana; hacia el sur, el **Zumbacón, Levante y parte de las Ollerías**. Su principal inconveniente es que se encuentra a tan solo 1.770 metros de la estación principal, por un paseo agradable que puede recorrerse en **20 minutos a pie** sin esforzarse demasiado.

Los plazos se miden forzosamente en años, si no en lustros. El equipamiento está aún en sus fases primarias de tramitación burocrática. Según informa ADIF, ahora es necesario encargar y redactar **un estudio informativo**, y esa es una mesa con tres patas. Tienen que ponerse de acuerdo ADIF, el Ayuntamiento y el Ministerio de Transportes, aunque es esta última institución quien debe elaborarlo. Después habrá que redactar el proyecto de construcción, solicitar permisos de obra y ambientales, disponer del dinero en las arcas públicas del Estado (quizás la parte más complicada), **licitar, adjudicar**, construir y poner en funcionamiento.

Ubicación del apeadero en la avenida de la Libertad, al norte de las vías – ABC

Otra simulación informática del nuevo apeadero – ABC

El Gobierno ensayará un "proyecto pionero" en el tren de Palma a Villa del Río (Tren de la Vega) con frecuencias entre el Cercanías y el Media Distancia, según anunció el pasado 16 de junio, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, dice que se pondrá en marcha "lo antes posible" y que se garantiza "por un período de tres años".

▷ ENLACE A FUENTE

El **aumento de las frecuencias** ferroviarias entre **Córdoba** y **Palma del Río** en 11 servicios diarios y **Villa del Río** en ocho. También de **se acondicionarán los apeaderos de Almodóvar del Río y Montoro**, dos de las estaciones intermedias, con unas "frecuencias intermedias entre los servicios de cercanías y media distancia", que "se irán definiendo en el **grupo de trabajo**" que se crearán con el **grupo de desarrollo rural**.

Recreación del apeadero en la avenida de la Igualdad, según el estudio de 2019 – ABC

Se prevé que "la consignación presupuestaria para realizar todas las actuaciones que son necesarias se va a hacer **en los próximos presupuestos**", **será cuestión de meses**", aunque la ministra ha destacado que el proyecto se garantiza **"por un período de tres años"**, aunque "no quiere decir que tenga un carácter temporal", sino que en ese tiempo se analizará su desarrollo con el ánimo **de prolongarlo**.

Un "**proyecto pionero** que esperemos que se pueda **replicar** en la geografía española" y "es un buen mecanismo la **mejora de la movilidad** para **fijar población** y promotor los atractivos turísticos que tiene este territorio", combinándolo con otros servicios, la **intermodalidad**, incrementando los servicios de los ferrocarriles, con los servicios por carreteras con los **buses lanzadera**.

En el caso de eje de Palma del Río-Córdoba-Villa del Río **se ajustarán los horarios para los estudiantes** y los **desplazamientos a los lugares de trabajo**.

El Gobierno central ha pasado del «no es no», que es la línea que han tenido todos los ministros, independientemente de su color hasta la fecha, al «vamos a buscar una solución». La decisión final se ha adoptado, a unos días de las autonómicas andaluzas, con el mantra de «fijar población».

La solución no es, **ni de lejos, crear un cercanías ni nada similar**. Es tan simple como que **los trenes de Media Distancia que van de Córdoba a Sevilla paren en Posadas y Palma del Río**. Y los que cubre la línea Córdoba- Jaén lo hagan en **Villa del Río**.

Se trata de las únicas estaciones intermedias entre Sevilla, Córdoba y Jaén que están habilitadas en la provincia de Córdoba y se incrementan las frecuencias hasta 19 servicios que es un número muy similar a los trenes que ahora mismo realizan la media distancia en ese corredor.

El anuncio tiene una segunda parte que es la que no se ha concretado. Implica habilitar **dos nuevos apeaderos intermedios** que se suman al que está pendiente de construir en la avenida de la Libertad de la capital sin que, de momento, se sepa nada sobre el tema. Son la antigua estación de **Montoro**, que está abandonada, y la creación de un apeadero en **Almodóvar**, un municipio que está particularmente interesado en tener conexión por ferrocarril con la capital por su cercanía a la misma. El **resto de las localidades** funcionarían por un sistema de **autobuses lanzadera** con un sistema de prerreserva.

El Gobierno **tendrá que incluirla en la ley de presupuestos generales del Estado de 2023** con el objetivo de crear las cantidades necesarias para la reparación de estaciones, creación de condiciones materiales o subcontratación de servicios en su caso.

La previsión de que se ponga en marcha por un periodo concreto, **tres años**, implica una relación con el marco temporal de los fondos europeos **Next Generation que concluyen en 2026.**

▷ ENLACE A FUENTE

Las alcaldesas de Almodóvar del Río y Pedro Abad, María Sierra Luque y Magdalena Luque, han criticado que de la futura puesta en marcha de un ferrocarril sólo se habla en campaña electoral y con las únicas actuaciones para el arreglo de los apeaderos de Almodóvar del Río y Montoro, el proyecto **se quedará incompleto** al olvidar al resto de municipios del eje Palma del Río-Córdoba-Villa del Río.

Entienden que toda la comarca del Medio Guadalquivir está sufriendo desde hace muchos años un **abandono sistemático en materia de transporte** público, tanto de autobús como de ferrocarril, en relación con el proyecto del Ministerio de Transportes de eliminar algunas concesiones de líneas de autobuses que conectan nuestra provincia con otros puntos de la geografía nacional.

▷ ENLACE A FUENTE

AUCORSA Líneas Periféricas E: Córdoba - Alcolea - Bda. de los Ángeles

Es necesario comenzar la planificación de todos los pasos necesarios para incrementar su trayecto actual hasta el polígono de La Rinconada, ya que desde la parada del campo de futbol del barrio de Alcolea hay **más de nueve (9) kilómetros** hasta el acceso principal a la futura BLET.

Cabe destacar que hasta **cuatro proyectos cordobeses reciben 12,46 millones del Plan de Resiliencia**, a través de las iniciativas subvencionadas por el Ministerio de Industria para **Córdoba, Lucena, Montilla y Priego**, las cuales tienen como finalidad principal promover el **transporte sostenible**.

▷ ENLACE A FUENTE

El programa está dirigido a municipios de más de 50.000 habitantes, capitales de provincia y municipios de más de 20.000 habitantes que cumplan una serie de requisitos, como disponer de un **sistema de transporte público urbano**.

Se trata de ayudas a ayuntamientos para la implantación de **zonas de bajas emisiones y la transformación sostenible del transporte** público, incluida en el **Plan de Recuperación**, **Transformación y Resiliencia,** en concreto en el plan de choque de **movilidad** sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

Entre los beneficiarios se encuentran **cuatro municipios cordobeses:** Lucena, Montilla, Priego y Córdoba, que entre ellos suman una cantidad de **12.465.469,61 euros de subvención**, que se reparten en los siguientes proyectos.

En el caso de **Lucena**, se destinarán **846.218,14 euros** a la ampliación de la infraestructura de **movilidad ciclista** en la localidad. Por su parte, en **Montilla,** para la creación de **carril-bici** de nueva construcción, se dispondrá de un importe total de **297.259,47 euros**. En el caso de **Priego de Córdoba,** donde se recibirán **307.377 euros**, se hará un **aparcamiento disuasorio.** Por último, en la ciudad de **Córdoba,** para actuaciones tales como la **adquisición de vehículos propulsados por hidrógeno**, la mejora del sistema de **información al pasajero** del transporte público de autobús y la **monitorización de la huella de carbono** y **emisiones acústicas** generadas por el servicio de **recogida de residuos**, un importe de **11.014.615 euros.**

Los municipios **deberán justificar al Ministerio el cumplimiento de la finalidad** para la que se concedió la subvención mediante la aportación de **informes semestrales** sobre el estado de los proyectos. El informe correspondiente al primer semestre deberá ser presentado en el mes de junio de cada año, mientras que el informe del segundo semestre se presentará en el mes de diciembre. **Las actuaciones deben estar ejecutadas y puestas en marcha en diciembre de 2024**.

No obstante, está **previsto** que en **2022 se publique una segunda convocatoria** con **500 millones** de euros, hasta completar los 1.500 millones de euros asignado en esta línea.

▷ ENLACE A FUENTE

En el aspecto de la movilidad en la provincia de Córdoba, no se puede considerar tan positivo **el nuevo mapa de líneas de autobús deja fuera a 21 pueblos de Córdoba y elimina decenas de líneas**. Quedan fuera de las concesiones estatales las conexiones entre Córdoba y Peñarroya-Pueblonuevo, con más de 20.000 usuarios, y los viajes a Cádiz y Huelva. A partir de hora, tampoco habrá conexión directa en bus entre Córdoba y el País Vasco, Burgos o Benidorm.

▷ ENLACE A FUENTE

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **deja fuera de las concesiones a una veintena de localidades cordobesas y, además, elimina todas las conexiones por bus en el interior de Andalucía**, lo que supondrá que los viajes entre Córdoba-Cádiz o Córdoba-Peñarroya-Pueblonuevo desaparecerán.

Estos viajes **intraautonómicos** suman el **48%** de todos los generados en bus en **Córdoba**, según reconoce la memoria, pese a lo cual se eliminarán. Ahí está, de hecho, **una de las claves** principales del **nuevo mapa concesional del Gobierno central, que a partir de ahora "tan solo" prestará atención a los desplazamientos entre comunidades autónomas**.

En el caso de **Andalucía**, esto resulta en **416 relaciones "que dejarán de prestarse**" y que tuvieron en 2019 una demanda de 449.069 viajeros. **Muchas de ellas, por supuesto, pertenecen a Córdoba.**

De entre las que **dejarán de ofrecerse**, la más utilizada es la línea de autobús **Córdoba-Huelva**, que en el ejercicio 2019, que el Ministerio toma como referencia, sumó 21.077 viajes. Muy pronto, tampoco será posible desplazarse en bus entre **Córdoba y Cádiz**, **Jerez de la Frontera**, **El Puerto de Santa María**, **San Fernando**, **Marchena**, **Úbeda** o **Linares**, ya que estas líneas quedan excluidas del mapa.

En cuanto a las conexiones que actualmente se prestan en el interior de la provincia, como avisa el Ministerio, se perderá la concesión **Córdoba-Peñarroya-Pueblonuevo**, que con 20.264 usuarios será la principal damnificada de esta reestructuración.

La comarca del **Alto Guadiato**, de hecho**, será la principal damnificada**, pues desaparecerán igualmente las conexiones **Belmez - Córdoba** (6.048 usuarios), **Córdoba-Espiel** (5.797), **Córdoba-Fuente Obejuna** (4.285) y **Belmez-Peñarroya-Pueblonuevo** (3.749). Las **paradas intermedias** en localidades como La Granjuela, Obejo, Villanueva del Rey, Los Blázquez o Hinojosa del Duque también se pierden en el nuevo mapa de concesiones del Ministerio.

Con este nuevo diseño, **dejan de tener parada dentro del territorio de Córdoba 21 municipios**: Pozoblanco, Montoro, Villanueva de Córdoba, Obejo, Hinojosa del Duque, Benamejí, Fuente Obejuna, El Carpio, Belalcázar, Villaviciosa de Córdoba, Belmez, Pedro Abad, Espiel, Cardeña, Alcaracejos, Villanueva del Duque, Villanueva del Rey, Los Blázquez, Villaharta, La Granjuela y Valsequillo. "La mayoría de estas localidades **tienen muy poca población** o presentan una demanda de viajeros entre comunidades autónomas muy exigua", justifica el Ministerio para sacarlos del nuevo mapa.

En cuanto a las conexiones que actualmente se prestan en el interior de la provincia, como avisa el Ministerio, se perderá la concesión **Córdoba-Peñarroya-Pueblonuevo**, que con 20.264 usuarios será la principal damnificada de esta reestructuración.

En cuando al **tráfico interautonómico** afectado, esta reconfiguración implica la elmininación de algunas líneas. O, más concretamente, "dejarán de prestarse de manera directa", por lo que el usuario estará obligado a **realizar un transbordo entre dos servicios estatales o entre uno estatal y otro autonómico**. Pese a que, como reconoce el propio Ministerio, cuentan con una demanda igual o superior a 500 viajeros, **desaparecerá el autobús directo entre Córdoba y Bilbao**, que en 2019 tuvo una demanda de 2.927 usuarios. También **se pierden la conexión directa Córdoba-Benidorm** (1.051 usuarios), **Córdoba-Vitoria** (1.978), **Córdoba-Burgos** (1.228) y **Córdoba-San Sebastián** (628).

El Gobierno justifica el nuevo mapa de líneas de autobús de Córdoba como "una evolución necesaria" y el **MITMA** apela a llegar a un **acuerdo con las comunidades autónomas** para garantizar el mejor servicio.

▷ ENLACE A FUENTE

El MITMA, que asegura que el "**nuevo mapa concesional garantizará el mantenimiento de todos los servicios**", siempre y cuando haya **coordinación entre el sistema concesional de competencia estatal y los mapas autonómicos**. La **secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo**, ha transmitido un mensaje de "tranquilidad" y ha dejado claro que "ningún ciudadano se va a quedar sin autobús y el Estado no va a suprimir estos servicios". "Estamos en un **proceso de rediseño** de todo el mapa concesional de los servicios en autobús que r**equieren un trabajo conjunto de colaboración con las Comunidades Autónomas**", ha continuado. Sin embargo, **el documento deja claro que "resulta inevitable que se pierdan determinadas relaciones**".

Rallo ha añadido que "el **documento inicial** que se ha compartido con las comunidades autónomas es una **primera aproximación, una versión cero**, por lo que no se puede dar a entender que los ciudadanos se van a quedar sin servicio". De hecho, ha confirmado que "el objetivo es el contrario: que, **con el trabajo conjunto de las diferentes administraciones**, **el autobús pueda atender a más personas**, con mejores precios, servicios y tiempos de viaje más competitivos".

Todo con una fecha en el horizonte, ese último **trimestre de 2023** en el que, según ese primer documento, está previsto que se lleven a cabo **las primeras licitaciones del nuevo mapa concesional**.

La **provincia de Córdoba genera y atrae 305.000 viajes al año en autobús de competencia de la Administración General del Estado**, que son los que se ven condicionados por este mapa. La relación **con** la comunidad de **Madrid**, con **125.000 viajes al año**, es la principal relación interprovincial de Córdoba, y no se verá afectada con el nuevo diseño de líneas, que pasa por ser una de las más de 150 medidas incluidas en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

"Diputación pide a la Junta "coordinación" en el rediseño de los mapas de autobús de Córdoba".

▷ ENLACE A FUENTE

El presidente de la institución, Antonio Ruiz, insiste en la necesidad de que "existan las mejores comunicaciones en la provincia".

El **presidente de la Diputación de Córdoba**, el socialista Antonio Ruiz, ha **pedido** este viernes a la **Junta de Andalucía "coordinación" con la propia institución provincial y con los municipios cordobeses** "a la hora de ver cuáles son las **mejores opciones**" en el proceso de **rediseño del mapa concesional de los servicios en autobús**.

Así lo ha manifestado Ruiz **después de que este pasado jueves el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)** anunciara que está trabajando "en el impulso del **transporte de viajeros regular por autobús con un nuevo mapa concesional** que garantizará el **mantenimiento de todos los servicios**", labores que "requieren un trabajo conjunto de colaboración con las comunidades autónomas" y que supone "una evolución necesaria". De esta manera el **Gobierno justifica el nuevo mapa, que dejaría fuera a 21 pueblos de Córdoba y eliminaría decenas de líneas,** como informó el Día.

La **Diputación de Córdoba** está "en **fase de estudio de dicho documento**", dado que **tiene más de 2.000 kilómetros de carreteras**.

Ha puesto como "**ejemplo**" la actuación seguida para la **conversión de la N-432**, a cuyo proyecto se han presentado **alegaciones** dentro del plazo y después de reunirse "con todos los ayuntamientos" y tras haber "estudiado todas las posibles opciones de conexiones, de variantes, etcétera. Hemos elaborado un **documento consensuado** que se ha remitido al ministerio correspondiente".

"Eso es lo mismo que espero de la **Junta de Andalucía**, que tengan en cuenta **la opinión de los ayuntamientos**, la opinión de la Administración local, que **no vamos a decir una barbaridad** porque somos los primeros interesados en que eso responda a las necesidades y a las oportunidades de desarrollo de cada municipio, que está muy ligada a sus vías de comunicación".

Conectividad digital

La digitalización y las nuevas tecnologías están afectando sustancialmente a la mejora de la seguridad y la eficiencia del transporte, evitando con ello la despoblación en pequeños municipios rurales y los problemas de accesibilidad de la población a servicios sociales básicos.

De acuerdo con el informe del año 2021 de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales (*Informe de Cobertura de banda ancha en España en el año 2020, publicado en Mayo 2021*), en Andalucía las coberturas de redes de banda ancha fija no difieren significativamente del promedio de España, alcanzándose una cobertura del 94,61 % frente al 95,19 % nacional en la velocidad de acceso de 30 Mbps y casi 88% para velocidad de acceso de 100 Mbps.

▷ ENLACE A FUENTE

Los indicadores de cobertura en distintas tecnologías digitales muestran, en general, una posición favorable de Andalucía, si bien persisten divergencias entre ámbitos subregionales y provincias.

Figura 119

Cobertura de redes fijas a velocidades >o igual a 100 Mbps por provincias de Andalucía

FUENTE: Secretaría de Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales, Mº de Asuntos Económicos y Transformación Digital. Informe de Cobertura de Banda Ancha en España en el año 2020.

2.4 Demandas tecnológicas de la BLET

La necesidad sustancial subyace en la idea fuerza sobre la que se ha diseñado y se desarrollará todo el proyecto: **La Tecnología al servicio de la Base - Logística 5.0**.

Logística 5.0 focalizada en:

- LA ORGANIZACIÓN: dirección centralizada y segura.
- EL USUARIO: ahorro personal militar (prioriza personal civil).
- LOS OBJETIVOS: eficacia vs eficiencia (ahorro créditos).
- EL CONTEXTO: cambiante (escenario de actuación y tecnología).

Los **pilares de estas demandas tecnológicas** se resumen en cuatro (4) conceptos:

- Trazabilidad total.
- Hiperconectada.
- Alta sensorización.
- Capacidad analítica.

El proyecto contempla tres Áreas **Principales**:

Áreas principales:	Funciones principales:
Área **logística**	El "corazón" de la base
Área **de mando y control**	El "cerebro" de la base: centro de operaciones, comunicaciones y dirección
Área **de apoyo al personal**	Alojamientos, comedor, escuela infantil o zonas deportivas

Los **Espacios Clave** para la implantación de las funciones de las tres Áreas Principales serán:

Espacios clave:	Datos relevantes:
Centro de operaciones	Cuartel General
Centro de abastecimiento: Almacén principal	Más de 45.000 m^2 y 150 personas
Centro de mantenimiento: Taller	Más de 90.000 m^2, 150 boxes de trabajo y 850 personas

AGV y drones

Sistemas en reparación

Personal y accesos

Artículos (suministros y reparación

Centro de análisis

Grandes volúmenes de datos

Las **Infraestructuras complementarias** serán:

Infraestructuras complementarias:	**Datos relevantes:**
Diagnosis e inspección (ITV)	Estática y dinámica
Galería de tiro	Subterránea y longitud ≈ 200 m^2
Pista de ensayo	Longitud ≈ 800 m
Centro de prueba de inhibidores.	

Las **Infraestructuras auxiliares y la Infraestructuras de apoyo** serán:

Infraestructuras auxiliares:	**Infraestructuras de apoyo:**
Centro de calibración y ensayo	Instalaciones deportivas
Almacenamiento recuperables	Alojamientos
Centro de gestión de residuos	Botiquín
Helipuerto	Instalaciones deportivas
Aparcamiento en altura	Escuela infantil
Centro mantenimiento sw	Confección, lavandería, comedor…
Cuerpo de guardia	Museo y Edificio socio-cultural
Taller de unidad de servicios	
Área de espera	

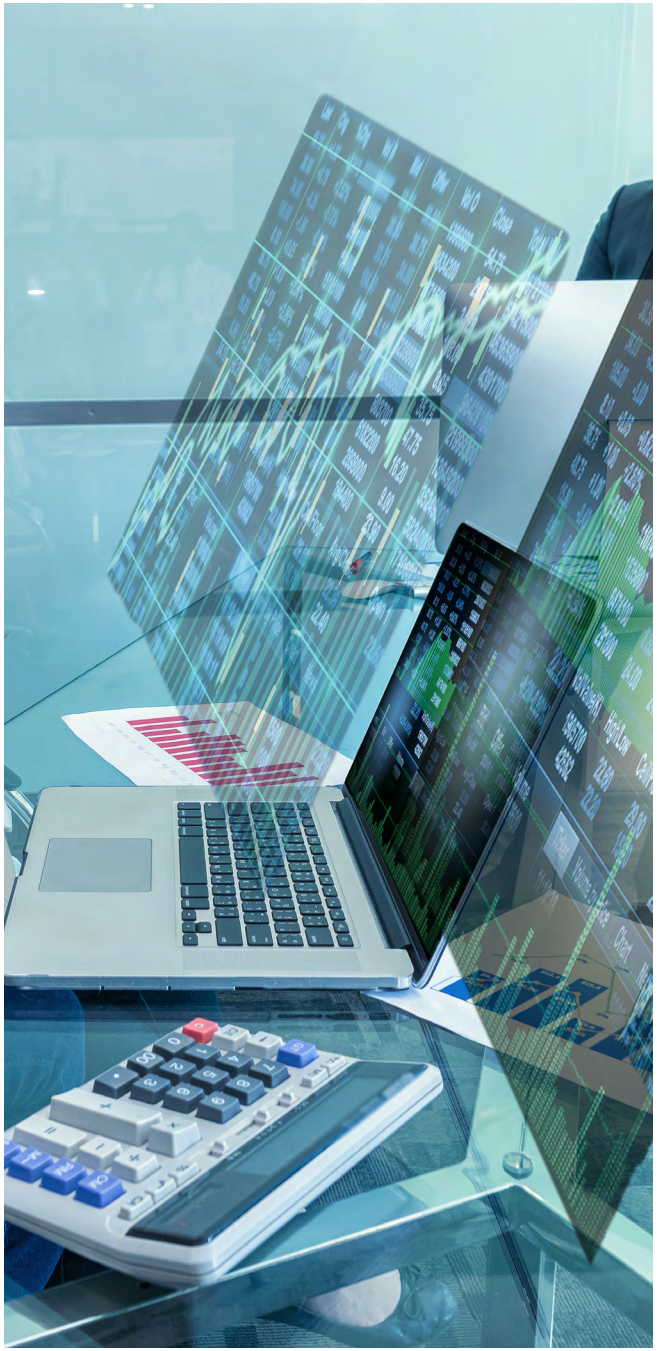
Las Necesitas Tecnológicas específicas para los cuatro (4) pilares del proyecto son (en este momento):

Pilares del proyecto:	Necesidades tecnológicas:
Mantenimiento	Sistemas de gestión de taller
	Control de la configuración
	Sistemas de apoyo al mantenimiento
	Tecnologías de diagnosis
	Captura de datos en planta
	Tecnologías predictivas
	Sistemas de frenado eléctrico en banco de pruebas
	Cabinas de pintura eficientes
	...

Pilares del proyecto:	Necesidades tecnológicas:
Abastecimiento	Sistemas asistidos de apoyo al abastecimiento
	Sistemas autónomos de intra-transporte de mercancías
	Sistemas automáticos de almacenamiento de material
	Sistema integrado de gestión de la intra-red de
	Sistema securizado de entrega de mercancías
	Tecnología para captura de datos en planta
	...

Pilares del proyecto:	Necesidades tecnológicas:
Gestión de la Base	Sistemas de gestión tráfico interno
	Sistemas de gestión de la seguridad integral
	Sistema digitalizado de gestión de personal
	Sistemas de gestión de control ambiental
	Sistemas de eficiencia energética
	Control de coordinación y Control integral de sistemas
	Despliegue de sistemas contraincendios integrado
	Implantación de una herramienta para la optimización de la actividad, infraestructuras logísticas y la toma de decisión
	.....

Pilares del proyecto:	Necesidades tecnológicas:
Análisis de datos	Creación del Centro de tratamiento y análisis de datos
	...



3. Economía

Según datos del año 2020, la **población** de la provincia de Córdoba era de 781.386 habitantes, concentrándose **más del 70 % en tres de las ocho mancomunidades**: Capital, Subbética y Campiña Sur.

MANCOMUNIDAD	Población (hab.)	Población (%)
Córdoba capital	**326.039**	**42%**
Subbética	**121.729**	**16%**
Campiña Sur	**104.008**	**13%**
Vega del Guadalquivir	69.499	9%
Los Pedroches	52.090	7%
Alto Guadalquivir	42.778	5%
Guadajoz y Campiña Este	36.560	5%
Valle del Guadiato	28.683	4%
Totales	**781.386**	

Al analizar la distribución de las **actividades empresariales**, se confirma que se mantiene prácticamente la misma distribución que la población:

MANCOMUNIDAD	Población (hab.)	Población (%)
Córdoba capital	**34.757**	**40%**
Subbética	**13.911**	**16%**
Campiña Sur	**12.022**	**14%**
Vega del Guadalquivir	7.503	9%
Los Pedroches	7.144	8%
Alto Guadalquivir	4.159	5%
Guadajoz y Campiña Este	3.982	5%
Valle del Guadiato	2.958	3%
Totales	**86.436**	

▷ ENLACE A FUENTE

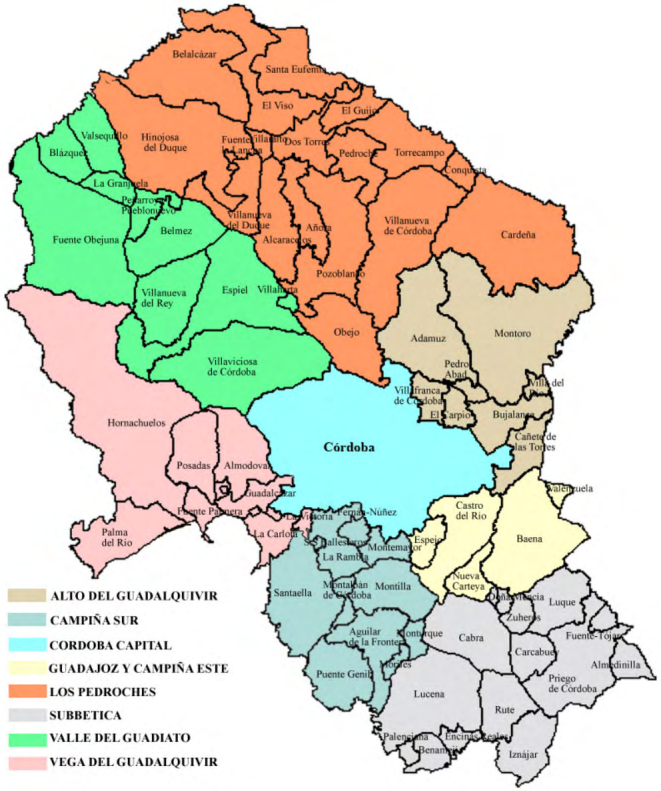
Para identificar la actividad económica predominante en cada mancomunidad se han considerado hasta 11 grupos:

- Grupo 10 Ganadería independiente
- Grupo 11 Energia y aguas
- Grupo 12 Extracción y transformación de minerales no energéticos; productos derivados; industria química.
- Grupo 13 Industrias transformadoras de metales; mecánica de precisión.
- Grupo 14 Otras industrias manufactureras
- Grupo 15 Construción
- Grupo 16 Comercio; restaurantes y hostelería; reparaciones
- Grupo 17 Transportes y comunicaciones
- Grupo 18 Instituciones financieras; seguros; servicios prestados a las empresas y alquileres
- Grupo 19 Otros servicios
- Grupo 20 Profesionales pertenecientes a la cámara (seccion 2ª del I.A.E)

Descartando la capital, los GRUPOS 15–16-18 y 19 son los mayoritarios, pero si también se descartan, entonces los **GRUPO 14 y 17 (Otras industrias manufactureras y transporte - comunicaciones) son los predominantes en todas la mancomunidades, a excepción de Los Pedroches** que se hace notar la enorme influencia del GRUPO 10 (ganadería):

MANCOMUNIDAD	Los Pedroches	Vega del Guadalquivir	Valle del Guadiato	Subbética	Campiña Sur	Alto Guadalquivir	Guadajoz y Campiña Este
GRUPO 10	573	91	109	47	45	13	13
GRUPO 11	208	66	55	70	118	38	142
GRUPO 12	65	70	31	134	222	21	24
GRUPO 13	154	145	68	339	360	109	65
GRUPO 14	384	246	143	963	732	327	251
GRUPO 17	298	428	132	651	579	266	204
GRUPO 20	82	53	34	178	136	44	27
Actividades	**1.764**	**1.099**	**572**	**2.382**	**2.192**	**818**	**726**

▷ ENLACE A FUENTE



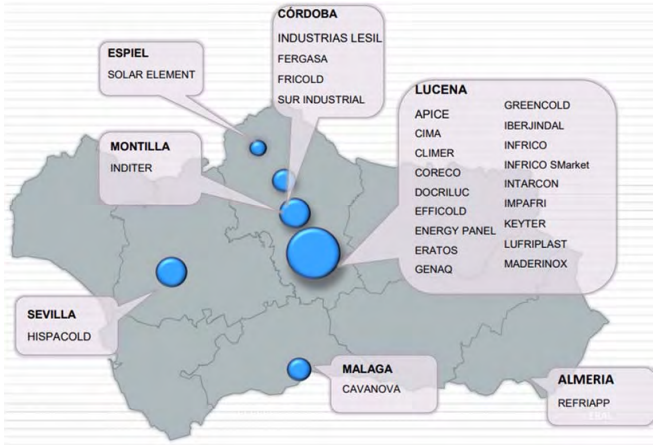
3.1 Sectores productivos consolidados alineados con las empresas que potencialmente se instalarían y trabajarían con la Base Logística, así como sector auxiliar a estas empresas

El sector del frío industrial andaluz, cuyos datos de facturación de 2021 en el sector arrojan un saldo en Andalucía de 554 millones de euros y 3.800 empleos, en su **mayoría** está instalado en la localidad cordobesa de **Lucena**, aglutinando el 80% de la producción andaluza, estando vinculados al sector del frío industrial en Córdoba unos **3.200 trabajadores y más de 400 millones de euros de facturación**.

La facturación de este sector en el municipio de Lucena supone más del 30% del PIB local, a la altura de las zonas industriales de Alemania, Italia y Francia. El nivel de exportación está alrededor del 45%.

Los asociados de AFAR (Asociación de Fabricantes Andaluces de Refrigeración) destinan 280.000 h/año de I+D+i para proyectos tecnológicos y superficie de fabricación de 300.000 m2.

▷ ENLACE A FUENTE



3.2 Qué tejido empresarial actual ubicado en la provincia de Córdoba puede trabajar e interactuar con las empresas que potencialmente se ubiquen en la provincia de Córdoba, alineado con la Base Logística

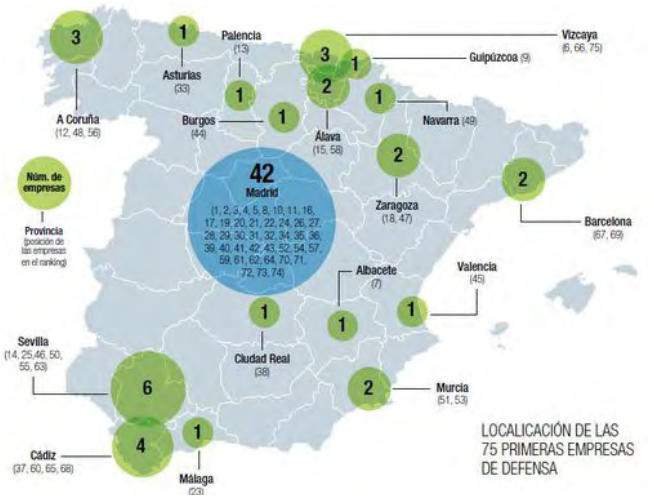
"Así se reparte el negocio de la industria de defensa española".

▷ ENLACE A FUENTE

España es el **quinto mayor proveedor internacional de armamento del mundo**. Solo Estados Unidos, Rusia, Francia y Alemania superaron las exportaciones de material militar que alcanzó nuestro país en 2020 (último ejercicio con datos disponibles). Resulta paradójico que el quinto exportador de defensa del mundo apenas ocupe el **26º puesto en gasto militar de los 29 países de la OTAN.**

El Top 20 del sector nacional evidencia el protagonismo absoluto de **Airbus, que copa el 63%** de toda la actividad en el país.

Airbus Defence and Space, que concentra el grueso de la actividad en defensa del grupo y toda la relacionada con el sector espacial, y **Airbus Military**, que, si bien está sobre el papel integrada en la primera desde la reestructuración de la firma en 2014, se incluye por separado en el Registro de Empresas de la Dirección General de Armamento y Material (DGAM), que conforma el listado oficial de todas las empresas españolas de defensa. Entre las dos, **más Airbus Helicopters España** (filial con sede en Albacete de la actividad de helicópteros del grupo, incluidos los desarrollos con fines militares), **copan el 63,01% del valor de todas las ventas de defensa de la industria española**.



POSICIÓN 2019	POSICIÓN 2018	EVOLUCIÓN PUESTO 2018-2019	EMPRESA	LOCALIZACIÓN (PROVINCIA)	VENTAS EN DEFENSA 2019 (MILLONES €)	VENTAS EN DEFENSA 2018 (MILLONES €)	PESO EN EL SECTOR DE DEFENSA
1	1	◂▸	Airbus Defence and Space	Madrid	3.604,05	2.638,12	42,22%
2	2	◂▸	Airbus Military	Madrid	1.659,92	1.512,87	19,45%
3	3	◂▸	Navantia	Madrid	967,18	771,83	11,33%
4	4	◂▸	Indra Sistemas	Madrid	417,89	373,55	4,9%
5	5	◂▸	Santa Bárbara Sistemas	Madrid	283,51	308,49	3,32%
6	6	◂▸	ITP Aero	Vizcaya	176,57	203,73	2,07%
7	7	◂▸	Airbus Helicopters España	Albacete	114,19	100,73	1,34%
8	12	▴4	Hisdesat Servicios Estratégicos	Madrid	63,07	44,7	0,74%
9	16	▴7	Sapa Operaciones	Guipúzcoa	59,8	34,89	0,7%
10	18	▴8	Tecnobit	Madrid	51,57	30,52	0,6%
11	13	▴2	Escribano M& E	Madrid	39,79	43,66	0,47%
12	9	▾3	Urovesa	A Coruña	38,81	56,6	0,45%
13	14	▴1	Nammo Palencia	Palencia	38,8	37,28	0,45%
14	360	▴346	Iturri	Sevilla	37,38	0	0,44%
15	361	▴346	Aernnova Aerospace	Álava	35,54	0	0,42%
16	17	▴1	Kuehne & Nagel	Madrid	35,34	30,52	0,41%
17	74	▴57	Thales Alenia Space España	Madrid	32,35	3,87	0,38%
18	21	▴3	Instalaza	Zaragoza	30,88	29,82	0,36%
19	11	▾8	Iveco España	Madrid	29,74	49,96	0,35%
20	8	▾12	Telefónica de España	Madrid	29,42	60,64	0,34%

▷ Top 20 del sector de defensa español.

FOTO: SPAIN DEFENCE AND SECURITY INDUSTRY 2022

El Top 20 muestra igualmente el destacado peso que también tiene en el sector la constructora naval pública **Navantia** (11,33% del total), la multinacional Indra (con parte de su accionariado de titularidad pública), la firma de **material de defensa terrestre Santa Bárbara Sistemas y el fabricante de motores aeronáuticos ITP Aero**. A partir de ahí, ninguna otra compañía, de las 354 que declararon ventas de defensa ese año (el registro cuenta en total con 509 compañías inscritas), llega al 1% del sector nacional. Los cinco grupos citados superan por sí solos el 83% de todo el negocio.

Por sectores, el protagonismo de Airbus incide directamente en que casi el 66% de toda la actividad en el sector militar de la industria española esté centrado en el segmento aeronáutico. El naval, protagonizado por Navantia, alcanza el 12%, seguido del mercado de vehículos terrestres (7,6%) y el dedicado directamente a armamento (4,9%). Detrás quedan los ámbitos de electrónica e informática para defensa (3,8% del total), el auxiliar (2,7%), el espacial (2,1%), el dedicado exclusivamente a misiles (0,9%), el de simulación (0,2%) y el de materias primas (0,01%).

Madrid lidera la distribución geográfica del sector

La distribución de las 75 principales compañías españolas de defensa no deja lugar a dudas del protagonismo de Madrid, sede central de hasta 42 de ellas. En este punto hay que tener en cuenta que este centralismo no se corresponde necesariamente con el de los focos de **fabricación**, que en muchas ocasiones se encuentran **fuera de la capital del país**. Es el caso de **Airbus**, que dispone de una importante planta de ensamblaje de aviones en **Sevilla**, por ejemplo, también de **Santa Bárbara Sistemas, con sus factorías en Sevilla y Oviedo**, y principalmente de **Navantia**, que si bien tiene su sede central en Madrid, indudablemente debe contar con sus **astilleros** junto al mar, donde cuenta con históricos sitios en **Ferrol** (A Coruña), **Cartagena** (Murcia) y **La Carraca** (Cádiz).

Al margen del protagonismo de Madrid, **destacan Sevilla, con seis sedes** entre las principales firmas de Defensa; **Cádiz, con cuatro**; A Coruña y Vizcaya, con tres cada una, y Álava, Zaragoza, Barcelona y Murcia, con dos por provincia. Estos enclaves facilitan **además** la presencia **de multitud de pequeñas y medianas empresas** que componen el grueso de la cadena de suministro de las más grandes, y que **en conjunto dan trabajo a casi 60.000 personas**, tanto de forma indirecta como a través de puestos asociados al sector.

La cuarta edición del **Catálogo de la industria española de defensa 2021-2022**, elaborado por la Dirección General de Armamento y Material, nació para dar respuesta a una necesidad identificada por la Oficina de Apoyo Exterior (OFICAEX) de la Subdirección General de Relaciones Internacionales de la DGAM: disponer de una publicación oficial, pública y gratuita que facilitase **el dar a conocer y promover en los mercados exteriores las capacidades de la industria española de defensa**.

▷ ENLACE A FUENTE

El catálogo está abierto a la participación de todas las **empresas** que, dentro del «universo» de la industria española de defensa, **cumplen los siguientes requisitos:**

- Estar inscritas en el Registro de empresas de la DGAM con certificado en vigor.
- Ser propietarias del producto o servicio ofrecido, producido en instalaciones radicadas en España.
- Haber realizado ventas directas o indirectas en el sector defensa en España o en el exterior en, al menos, uno de los cinco últimos años.
- Alcanzar un volumen mínimo de facturación.

En cuanto a su estructura, organizado por sectores principales de actividad, el catálogo contiene una ficha única para cada empresa, con una breve descripción de su actividad y una selección de sus productos o servicios más representativos de cara a la exportación.

La **información** aquí contenida, a fecha de 31 de diciembre de 2020, ha sido **proporcionada por las empresas y validada por la DGAM**. El catálogo contiene también una matriz de doble entrada, **por sector principal y subsector de actividad**, que permite localizar fácilmente todas las empresas con capacidades en un sector o subsector específicos. Asimismo, al final del catálogo se dispone de un índice en el que se relacionan todas las empresas que forman parte del mismo por orden alfabético.

El Ministerio de Defensa cuenta en **el Registro de empresas** de la Dirección General de Armamento y Material **con 509 empresas inscritas** (DIC 2020), de las cuales **354 han suministrado productos o servicios en el** ámbito de **defensa a lo largo del año 2019**, último año del que se dispone de datos agregados. Han generado más de **23.500 empleos directos y otros 57.000 empleos indirectos** e inducidos en actividades exclusivas de defensa[1]. Destaca un gran volumen de **PYMES** (**76,3%** del total de empresas de la industria de defensa en España) que aportan importantes capacidades esenciales y otras suministradoras de equipos, componentes y servicios que conforman la industria auxiliar.

El volumen total de ventas civiles y de defensa realizado por las empresas registradas ascendió en ese año a un total de 52.438 M€, de los cuales el 15,4% es para el suministro de productos y servicios de defensa. La **cifra de negocio de la industria de defensa ha sido de 6.654 M€**. Las ventas internacionales, incluyendo los programas cooperativos, ascienden a un **84% del negocio**. Esta actividad internacional se consolida y aumenta: hemos pasado de 2.349 M€ exportados en 2011 a 5.033 M€ en 2018 y a 5.575 M€ en 2019.

1 Tablas Input-Output del INE, análisis de PwC: Claves de la competitividad de la industria española, pp. 16, según el cual la industria española genera 1,03 empleos indirectos y 0,40 empleos inducidos por cada empleo generado de forma directa.

Remarcable el **predominio de dos sectores principales**:

- Sector principal: Logística, auxiliar y servicios.
- Sector principal: Electrónica, comunicaciones y TIC.

SECTOR Y SUBSECTOR	Nº DE COMPAÑÍAS	COMPAÑÍA (%)
Sector principal: Logística, auxiliar y servicios	70	43,21%
Sector principal: Electrónica, comunicaciones y TIC	49	30,25%
Sector principal: Terrestre	29	17,90%
Sector principal: Armamento y munición	14	8,64%
Total general	**162**	**100 %**

Dentro del Sector **Terrestre**, se pueden seleccionar unas **162 empresas**, ubicándose el **75 %** (122 empresas) de esas empresas en **ocho (8) provincias, destacando Madrid con 70 empresas**:

PROVINCIA	Nº DE COMPAÑÍAS	COMPAÑÍA (%)
MADRID	**70**	**43,21%**
MURCIA	**11**	**6,79%**
ZARAGOZA	**10**	**6,17%**
SEVILLA	**8**	**4,94%**
BARCELONA	**6**	**3,70%**
CÁDIZ	**6**	**3,70%**
CIUDAD REAL	**6**	**3,70%**
VALENCIA	**5**	**3,09%**
LA CORUÑA	5	3,09%
HUESCA	4	2,47%
ASTURIAS	3	1,85%
SANTANDER	3	1,85%
CÓRDOBA	3	1,85%
ÁLAVA	3	1,85%
PALENCIA	2	1,23%
ALICANTE	2	1,23%
NAVARRA	2	1,23%
LA RIOJA	2	1,23%
TOLEDO	1	0,62%
BURGOS	1	0,62%
VIZCAYA	1	0,62%
JAEN	1	0,62%
TARRAGONA	1	0,62%
GRANADA	1	0,62%
GUIPUZCOA	1	0,62%
PONTEVEDRA	1	0,62%
MÁLAGA	1	0,62%
GUADALAJARA	1	0,62%
LEÓN	1	0,62%
Total general	**162**	**100%**

PROVINCIA	TOTAL COMPAÑÍA	TOTAL EMPLEADOS	TOTAL VENTAS (€)
MADRID	**70**	**16.748**	**2.184.635.184 €**
ZARAGOZA	**10**	**1.339**	**267.765.770 €**
MURCIA	**10**	**448**	**38.880.736 €**
Total general	**90**	**18.535**	**2.491.281.690 €**

Esas **90 empresas representan más del 50%** del total seleccionado (162), con una fuerza laboral de **más de 18.500 empleado y casi 2.500 millones de facturación**. Cabe destacar que dada la dimensión de **algunas** compañías **multinacionales** como INDRA, IVECO..., **no se han considerado sus cifras**, con objeto de no distorsionar los resultados finales.

La **Definición de PYME en la UE** está recogida en el Anexo I del Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión:

TAMAÑO EMPRESA	TRABAJADORES	VENTAS
Mediana empresa	< 250	< 50
Pequeña empresa	< 50	< 10
Microempresa	< 10	< 2

Considerando las 90 empresas, la **distribución según su tamaño** queda así:

TAMAÑO EMPRESA	TOTAL
Gran empresa	23
Mediana empresa	**25**
Pequeña empresa	**32**
Microempresa	10

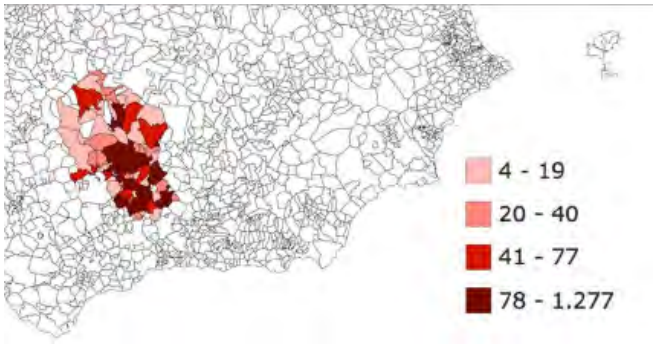
Las **32 pequeñas empresas emplean** casi 650 trabajadores y las **25 medianas empresas** a casi 3.000 personas.

En 2021 con **CNAE de Industria** en los 77 municipios de la **provincia de Córdoba** había registradas **4.122 empresas, el 31 % en la capital, pero destacan Lucena (436), Montilla (211), Puente Genil (161), Priego de Córdoba (150), La Rambla (139), Pozoblanco (105)**...:

▷ ENLACE A FUENTE

MUNICIPIO	2021	PORCENTAJE (%)
14021 Córdoba	1.277	31%
14038 Lucena	436	11%
14042 Montilla	211	5%
14056 Puente Genil	161	4%
14055 Priego de Córdoba	150	4%
14057 Rambla, La	139	3%
14054 Pozoblanco	105	3%
14007 Baena	104	3%
14066 Villa del Río	100	2%
14013 Cabra	98	2%
14017 Carlota, La	77	2%
14058 Rute	64	2%
14069 Villanueva de Córdoba	62	2%
14027 Fernán-Núñez	61	1%
14030 Fuente Palmera	58	1%
14035 Hinojosa del Duque	56	1%
14019 Castro del Río	55	1%
14049 Palma del Río	55	1%
14043 Montoro	54	1%
14002 Aguilar de la Frontera	50	1%
14052 Peñarroya-Pueblonuevo	48	1%
14040 Montalbán de Córdoba	40	1%
14067 Villafranca de Córdoba	38	1%
14012 Bujalance	34	1%
14041 Montemayor	32	1%
14010 Benamejí	27	1%
14045 Moriles	27	1%
14053 Posadas	25	1%
14004 Almedinilla	24	1%
14023 Dos Torres	24	1%
14039 Luque	22	1%
14073 Villaviciosa de Córdoba	22	1%
14074 Viso, El	22	1%
14005 Almodóvar del Río	21	1%
14018 Carpio, El	20	0%
14015 Carcabuey	19	0%
14022 Doña Mencía	19	0%
14025 Espejo	19	0%
14008 Belalcázar	18	0%
14014 Cañete de las Torres	18	0%
14001 Adamuz	17	0%
14026 Espiel	17	0%
14029 Fuente Obejuna	17	0%
14050 Pedro Abad	17	0%
14060 Santaella	17	0%
14006 Añora	14	0%
14037 Iznájar	14	0%
14046 Nueva Carteya	12	0%
14009 Belmez	10	0%
14024 Encinas Reales	10	0%
14033 Guadalcázar	9	0%
14036 Hornachuelos	9	0%
14044 Monturque	9	0%
14048 Palenciana	8	0%
14072 Villaralto	8	0%
14016 Cardeña	6	0%
14051 Pedroche	6	0%
14070 Villanueva del Duque	6	0%
14901 Fuente Carreteros	6	0%
14047 Obejo	5	0%
14062 Torrecampo	5	0%
14065 Victoria, La	4	0%
14902 Guijarrosa, La	4	0%
14003 Alcaracejos		0%
14063 Valenzuela		0%
14071 Villanueva del Rey		0%
14011 Blázquez, Los		0%
14020 Conquista		0%
14028 Fuente la Lancha		0%
14031 Fuente-Tójar		0%
14032 Granjuela, La		0%
14034 Guijo, El		0%
14059 San Sebastián de los Ballesteros		0%
14061 Santa Eufemia		0%
14064 Valsequillo		0%
14068 Villaharta		0%
14075 Zuheros		0%

Atendiendo a su distribución geográfica, se obtendría este mapa de densidades:



▷ Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Atendiendo a la cuantificación del número de empresas y autónomos, sería de 23.644 y 22.672, respectivamente. Correspondiendo el 51 % a empresas y el 49 % a autónomos.

▷ ENLACE A FUENTE

Al analizar las empresas por el **importe de ventas**:

IMPORTE EN VENTAS	EMPRESAS	(%)
Inferiores a 500.000 €	18.798	79,50%
Entre 500.000 € y 5.000.000 €	4.083	17,27%
Entre 5.000.000 € y 25.000.000 €	689	2,91%
Entre 25.000.000 € y 100.000.000 €	63	0,27%
Superior a 100.000.000 €	11	0,05%
TOTAL	**23.644**	

Distribución de empresas de Córdoba según su nivel de **experiencia y antigüedad** en el mercado:

SECTOR	EMPRESAS	%
Reciente constitución (Menos de 1 año)	1.810	7,66%
Infancia empresarial (Entre 1 y 3 años)	1.803	7,63%
En fase de consolidación (Entre 4 y 5 años)	1.992	8,42%
Consolidadas (Entre 5 y 20 años)	11.091	46,91%
Tradicionales (Más de 20 años)	5.634	23,83%
Desconocido	1.314	5,56%
TOTAL	**23.644**	

Las empresas inscritas en la Seguridad Social crecen el último año en Córdoba

El número de empresas inscritas en la Seguridad Social en Córdoba creció **el pasado mes de marzo** un 1,6% con respecto al mismo periodo del año pasado, lo que se traduce en 379 empresas y 12.106 trabajadores en Córdoba más que en marzo de 2021, arrojando un total de 24.801 empresas dadas de alta y 189.270 trabajadores.

▷ ENLACE A FUENTE

Por su parte **industria** también ha conseguido un **aumento** de empresas **en el último año**, un **3,1%,** contando en la actualidad con **2.513 firmas** inscritas en marzo en la Seguridad Social que dan empleo a **31.918 trabajadores**.

En cuanto al tamaño de las empresas, el 55% de las firmas de la provincia solo cuentan con 1 o 2 asalariados, unas 13.558. Si a estas, le sumamos las empresas de entre 3 a 5 trabajadores, supondrían casi el 80% del total de las empresas. **Tan solo 56 firmas cuentan con más de 250 trabajadores**.

En este contexto **sorprende** que con respecto a marzo de 2021 las empresas que **más crecen en términos relativos son las más grandes empezando por las de más de 250 trabajadores** que aumentan un 19% pasando de las 47 de hace un año a las 56 actuales. Las de 100 a 249 asalariados crecen también un 10%. **Tan solo bajan las que emplean de 1 a 5 trabajadores**.

3.3 Impacto económico de la BASE

El **Plan de Concentración de los Órganos Logísticos Centrales del Ejército de Tierra** (**COLCE**) proyecta concentrar los actuales 12 centros logísticos del ET en dos:

- La Base Logística **"General de Ejército Javier Varela"** (Córdoba).
- Centro de Mantenimiento de Aeronaves del ET (CEMAET)**, Base Coronel Mate** (Colmenar Viejo, Madrid).

La nueva base centralizada supone una gran oportunidad para **racionalizar y reducir los costes** asociados con el sostenimiento de los sistemas terrestres, lo que implica replantear los procesos, tanto fabriles como administrativos, para evitar duplicidades e inconsistencias en el servicio logístico.

El impacto de la nueva BLET para la región será relativamente importante en términos de puestos de trabajo e industrialización. Respecto a las empresas que operen para la base (parcialmente) en la comarca, éstas se situarán en función de las inversiones y facilidades que les ofrezcan las distintas ubicaciones.

Comienza un proyecto que se prolongará casi una década (aunque las previsiones se fijen un horizonte de seis años) durante la cual se deberán asegurar inversiones millonarias y tomar decisiones complejas (por encima de 350 M€).

Los **primeros contratos podrán materializarse a partir de 2022 y se enfocarán a la infraestructura** (proyecto de urbanización, acometida eléctrica, de agua, alcantarillado, gas natural en su caso, distribución de edificios, pista de pruebas, ITV, zona de almacenes, diseño de tráfico y viales, vallado exterior, muelle ferroviario, anclaje 4/5/6 G y fibra óptica de alta capacidad, etc.):

- Vallado parcela: 3,8 millones de euros.
- Redacción del proyecto: 3,8 millones de euros (diseñar conceptualmente cada edificio y la ordenación del conjunto).
- Urbanización de los terrenos: 18,9 millones de euros (movimiento de tierras, viales, instalaciones de saneamiento, abastecimiento y contra incendios, electricidad en media tensión y baja tensión, alumbrado viario, jardinería, red de riego y las preinstalaciones de seguridad y telecomunicaciones).

No obstante, el **primer contrato** tiene como objeto la realización de los trabajos de prospección y ensayo necesarios para determinar las **características geotécnicas del terreno**, que son necesarias para calcular el firme de los viales de urbanización y la cimentación de los edificios a proyectar. Los datos recabados, su interpretación y sus conclusiones se recogerán en un documento que compendie todo el estudio geotécnico de los terrenos de la base logística del Ejército en Córdoba, que ha sido adjudicado a la empresa **Control de Estructuras y Suelos** a mediados de diciembre del 2021, entre las seis empresas que presentaron en su día oferta para el contrato, por un importe de 52.012 euros y tenía un **plazo de ejecución de 90 días. Se iniciaron los trabajos a finales de enero del 2022, por lo que el Informe Geotécnico ya debe estar en manos del Ministerio de Defensa.**

▷ ENLACE A FUENTE

La edificación comenzará a partir de 2023/4 y las instalaciones técnicas (puentes grúa, almacenes, maquinaria…) a partir de 2025/6. El traslado de la actividad comenzará previsiblemente a partir de 2026/27. El funcionamiento en régimen permanente se producirá a partir de 2030.

3.3.1 Inversión para la puesta en marcha

El Ejército de Tierra estima en 351 millones de euros la inversión necesaria en el proyecto de construcción de la nueva base logística, con un plazo de ejecución de seis años aproximadamente (2022–2028).

El **Plan COLCE** pretende acelerar el proceso de modernización y "revolución tecnológica" del ejército de Tierra, propiciando una mejora de eficacia y eficiencia, junto con un ***ahorro de costes y personal***.

La ministra de Defensa, **Margarita Robles**, participó el pasado 17 de enero de 2022 en un ***Encuentro SER*** **titulado *La base logística del Ejército. Una gran oportunidad para la provincia de Córdoba*, advirtiendo a las empresas que pugnen** en el concurso público para la "**realización técnica del proyecto**" que se valorará "el mejor desde el punto de vista la "cualificación de personal" y de los "plazos", ya que **no se contarán con proyectos que "no tengan viabilidad en periodos de tiempo razonables"**.

Robles ha incidido en que se trata de un **proyecto "sólido y muy consistente"** que, una vez finalizado, pueda suponer un **"ejemplo" para el resto de países y una "atracción para la OTAN"** en cuanto al objetivo de reforzar la "frontera sur". La ministra también ha destacado que se trata de un "proyecto tractor" para le recuperación de España y ha hecho **hincapié en los parámetros de "cualificación especial" que tendrá tanto el personal civil como el militar** que trabajará en la base.

La estructura que tendrá la Base Logística, que contará con **tres accesos y siete parcelas** (cinco logísticas, una de mando y otra de vida), donde se levantarán cada una de las **30 instalaciones** que se repartirán las distintas funciones básicas del proyecto: abastecimiento (almacenes, con unos 40.000 metros y más de 200 trabajadores); mantenimiento y reparación (con 100.000 metros cuadrados); calibración y análisis (centro de soporte software donde se emplearán unas 180 personas); centro de operaciones, que sería el cuartel general, el cerebro de la Base; centro de comunicaciones, y servicios de base, para vivir, museo, conciliación, comedores...

▷ ENLACE A FUENTE

Según el **Secretario General de CONSTRUCCOR, Francisco Carmona**, existen en Córdoba **grandes infraestructuras pendientes** desde hace muchísimo tiempo, como el **desdoble de la N-432, el final de la Ronda**, y **además queda la Variante Oeste,** que seguro que se **impulsará con la Base Logística del Ejército**.

En su opinión, hay que **buscar oportunidades para que las empresas locales de la construcción** puedan optar a intentar gestionar cualquier tipo de **alianza** para al menos presentar su oferta y, en su caso, poder participar según en qué grado y en qué medida en las actuaciones. Además, tras acabar el complejo **vendrá una segunda fase de mantenimiento de las instalaciones y de gestión de servicios**; y ahí es donde las empresas locales tienen también su oportunidad de poder acceder a ese tipo de operaciones que, por cierto, **ya ejecutan en otros lugares**.

Advierte de la necesidad de **mano de obra urgente** porque no hay rotación en las plantillas y tampoco parece haber interés por parte de la población más joven en la incorporación al sector de la construcción.

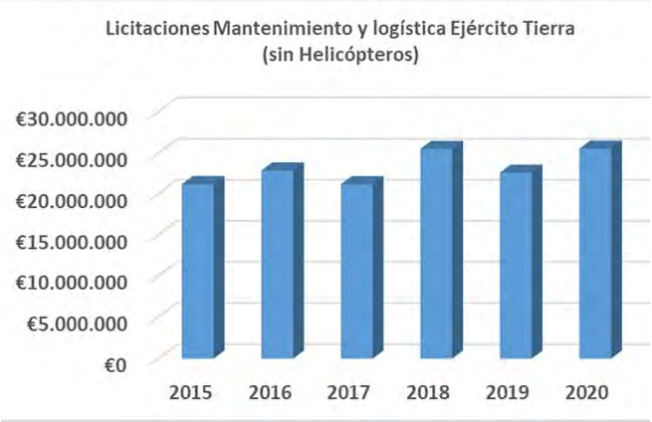
▷ ENLACE A FUENTE

Las estimaciones internas de ahorro económico de coste se sitúan entre los 10 – 19 millones de euros anuales.

La reducción de personal civil y militar empleados en los centros logísticos actuales se estima en 1.100 trabajadores (700 del personal militar actual y 410 del personal civil). Las nuevas instalaciones precisarán de unos 1.600 trabajadores, de los que entorno de 1.200 serán civiles y los restantes 400, militares. Un **30%** de los puestos corresponderá a **personal altamente cualificado**. Hasta la fecha se desconocen las previsiones de traslados de personal desde los Centros Logísticos operativos en la actualidad, al igual que las previsiones de creación de empleo indirecto vinculado con la implantación de la nueva base.

3.3.2 Licitaciones de los Órganos Logísticos Centrales del Ejército de Tierra

Según los datos de la Plataforma de Contratación del Estado, los actuales Centros Logísticos y otros entes del Ministerio de Defensa directamente vinculados al área de mantenimiento y logística, durante los últimos seis años (2015-2020) han licitado un promedio de más de 23 millones de euros anuales, para suministros y servicios.



Así, durante el año 2020 se realizaron más 300 licitaciones por un importe de más 25 millones de euros. Siendo el contrato de mayor importe de unos 700.000 € y de 2.100 € el de menor cuantía.

3.3.3 Proyecto tractor para la industria

Los pilares tecnológicos de la nueva Base Logística precisarán de las soluciones desarrolladas por la industria en estrecha colaboración con los centros punteros en investigación y desarrollo en aspectos como los sistemas de mantenimiento predictivo, la automatización y la robotización. En definitiva, llevará a la configuración de un **clúster multisectorial en constante evolución** en pos de responder a la demanda de necesidades tecnológicas y de capital humano que se generarán.

Se demandará una diversa gama de productos y servicios, algunos de los cuales ya están siendo utilizados, ensayados o desarrollado.

El alcalde de Córdoba estima un incremento entre el 15% y el 20% (+2.000 M€ – 2.700 M€) en el PIB provincial, que era de 13.500 M€ en 2020. No obstante, en 2021 el PIB de la provincia de Córdoba alcanzó los 14.439 M€, según los datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), perteneciente a la Consejería de Transformación Económica, Industria, Cocimiento y Universidades de la Junta de Andalucía:

	PIB (miles de €)		
Territorio	**2019**	**2020**	**2021**
Andalucía	173.101.034	156.425.249	169.937.378
Córdoba	14.174.543	13.213.963	14.439.276
Córdoba vs. Andalucía	8,19%	8,45%	8,50%

▷ Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

▷ ENLACE A FUENTE

Plan de acción Crece Industria, pretende implicar a los ayuntamientos en el desarrollo económico

▷ ENLACE A FUENTE

Entre las medidas de apoyo local que plantea la red y que respalda esta localidad, se encuentran, entre otras, la aplicación de **bonificaciones fiscales** por el desarrollo de actividades de este tipo o **la agilización de trámites administrativos** de su competencia relacionados con la puesta en marcha, **reforma o ampliación de iniciativas industriales en un plazo inferior al establecido legalmente**. De igual modo, se incluye el **acompañamiento o asesoramiento en la tramitación administrativa de expedientes de competencia local destinados a los inversores y promotores industriales**. Además de la implantación de un **sistema de evaluación de la adecuación de los polígonos o áreas industriales** para atender las necesidades de las empresas allí ubicadas. Asimismo, Linares asume la responsabilidad de **actualizar el cuaderno de venta del municipio** como reclamo **para la captación de nuevas actividades industriales**.

Con esta adhesión, el **municipio podrá participar en las acciones de promoción económica en el ámbito industrial** llevadas a cabo desde el Ejecutivo autonómico. **También podrá tomar parte en las actividades de formaci**ón para trabajadores, estudiantes y personas desempleadas que impulse la Consejería, así como **integrar la red de técnicos municipales especializados** en el desarrollo de los sistemas productivos locales.

"Córdoba contará con 32,1 millones de euros para reactivar su industria"

▷ ENLACE A FUENTE

El presupuesto generará 4.100 puestos de trabajo, afectará a 100 empresas y posibilitará el desarrollo de cinco grandes iniciativas

La previsión es que el **Fondo de Transición Justa** de la Unión Europea (UE) pueda estar listo para su aplicación en este ejercicio 2022, una vez que las ayudas sean validadas por la Comisión Europea.

Este **Fondo Europeo cuenta con 17.500 millones** de euros para brindar apoyo a las regiones que dependen de los combustibles fósiles o de industrias generadoras de efecto invernadero y, por tanto, se ven más afectadas por las directrices europeas de transición ecológica. De ese instrumento comunitario, a **España** se le ha asignado un volumen de **868,7 millones**.

Andalucía dispondrá de una inyección de **153,76 millones** para promover la diversificación de la actividad industrial en las provincias de Almería, Cádiz y Córdoba, **más afectadas por la transición ecológica**, al haber dependido de una industria "altamente" **generadora de efecto invernadero** al albergar las centrales térmicas de carbón de Carboneras, Los Barrios y Espiel. Este instrumento implicará la creación de 19.800 empleos, tendrán incidencia sobre 600 empresas y permitirán poner en marcha 16 proyectos tractores en sus comarcas.

Plan territorial en Córdoba

En **Córdoba**, que registra 36.900 trabajadores, el Plan de Transición Justa contempla una dotación de **32,16 millones**, que conllevará la generación y mantenimiento de **4.100 puestos de trabajo**, afectará a 100 empresas y posibilitará el desarrollo de cinco grandes iniciativas relevantes.

La industria cordobesa dispone de oportunidades de desarrollo económico vinculadas a la **economía circular** en el campo de la recuperación y reciclado de metales y la valorización energética de residuos.

Entre las operaciones de valorización de residuos, destacan las centradas en el **cobre o el aluminio**, aunque se pondrá el foco en la recuperación de combustibles sólidos o los relacionados con la cadena de valor de la biomasa.

Se busca fomentar las industrias tradicionales, como el **sector de la madera y el mueble**. Se persigue mejorar sus canales comerciales y logísticos, modernizar sus factores productivos y promover la formación y capacitación de los trabajadores.

Esta estrategia de trabajo contempla dinamizar **el sector del frío industrial y climatización**, fomentando el desarrollo de su cadena de valor, la colaboración entre las empresas, la homologación y certificación de sus productos o su digitalización.

Se apoyará el desarrollo y aplicación de tecnologías **TIC en la industria, en la construcción y en área del equipamiento militar**, haciendo hincapié en las oportunidades ligadas a la futura **base logística del Ejército de Tierra** en Córdoba.

Se prestará atención a las propuestas de **emprendimiento agroecológico**, creación de viveros de empresas o de **digitalización del sector agrario**, así como a iniciativas asociadas a la sostenibilidad y economía circular de la industria del metal. A ello se suman medidas de **apoyo a la formación y recualificación de los trabajadores**.

3.4 Estimaciones necesidades industria auxiliar

Aunque es imprescindible tener en mente la configuración de la base como un **centro tecnológico** que precisa nuevas formas de hacer las cosas y la aplicación **de tecnologías muy novedosas y perfiles profesionales de alta cualificación**. Sin embargo, la base **precisará de una importante cantidad de servicios no diferenciados**: limpiadores, camareros, cocineros, seguridad, mantenimiento de la infraestructura y equipamiento, albañiles, fontaneros, conductores, transporte público, etc.

Alrededor de la actividad principal, hay una serie de **servicios de apoyo al personal**: comedores, suministros a cocina y cafeterías, lavandería, etc., que se basan en la subcontratación a agentes de la zona.

Además, hoy en día hay una serie de **actividades complementarias**, como es el caso de la confección de banderas de protocolo, reposteros, sastrería, confección de uniformes de época y gala, etc., que actualmente se encargan al PCAMI, y que deberán asumirse en la BLET mediante la **externalización**.

Atraer a la industria depende de la ubicación física de los solares aprovechables, las facilidades administrativas, el tejido industrial regional, las vías de comunicación y la posibilidad de contratar personal local que facilite cierta continuidad en el tiempo y el mantenimiento de unos costes salariales adecuados.

El pasado 7 de enero de 2022 se celebró en Córdoba el ***Encuentro SER*** **titulado** ***La base logística del Ejército. Una gran oportunidad para la provincia de Córdoba*** en el que participó el **Jefe del Estado Mayor del Ejército (JEME), Amador Enseñat** y en su intervención indicó que que **las empresas que se podrán ubicar en el entorno de la base serán de "bienes y servicios" relacionadas con el "mantenimiento" de los equipos** y "no tanto con la fabricación de materiales" ya que el objetivo es tratar de "**evitar las averías antes de que se produzcan**".

En opinión del **JEME**, serán principalmente **empresas centradas en labores de mantenimiento**, ya que **el Ejército trabajará sobre la lógica predictiva**, intentando evitar averías, y no con el sistema tradicional que supone actuar una vez estas se producen. También tendrán un papel clave las empresas auxiliares de bienes o de servicios "para la fabricación de piezas de repuesto" así como empresas de servicios, ya que habrá contratas "de seguridad, limpieza, comedor, cafetería o mantenimiento de infraestructuras" aparte del personal de la propia base.

En su opinión, "la industria tiene mucho que aportar en esas labores de mantenimiento y asesoramiento", aunque **no cree que esto lleve a las grandes firmas a instalarse en Córdoba,** ya que "una de las ventajas de Córdoba son las comunicaciones terrestres". En cualquier caso, valoró que "Córdoba debe hacer atractiva la localización de empresas en el entorno próximo".

Además, ha destacado la "ubicación" estratégica de Córdoba respecto al nudo de comunicaciones y ha resaltado que, si bien **el transporte de las mercancías por "carretera" ser**á **predominante y sería deseable "accesos directos" a la A-4**, la base podría suponer un "impulso" al Corredor Central ferroviario y, en menor medida, al transporte aéreo que sería "algo excepcional".

▷ ENLACE A FUENTE

La **Asociación Cordobaactiva**, dentro del proyecto *Invertir en Córdoba. Herramienta promocional para la atracción de inversiones y vivir en Córdoba*, con la asistencia técnica de la empresa Deimos Estadística, y la cofinanciación del Instituto de Desarrollo Económico y Empleo del Córdoba (Imdeec), ha elaborado una encuesta de percepción sobre la oportunidad que genera esta instalación.

Los **factores clave** para que las **empresas** se decidan por una **ubicación** u otra son:

- La disponibilidad y cualificación de la mano de obra representa el 43,5%.
- La disponibilidad de infraestructuras 34,2%.
- La disponibilidad de suelo industrial 20%.

Sobre **qué dificulta que vengan a la ciudad grandes empresas** a instalarse:

- La mayoría (40,4%) apuesta por la disponibilidad y la cualificación de la mano de obra.
- El apoyo institucional y los incentivos para su desarrollo e implantación el 38,6%.
- La disponibilidad de suelo industrial el 19,1%.

En cuanto a la previsión de demanda de suelo para la industria auxiliar que tenga decidida su ubicación en el entorno de la base, es difícil realizar estimaciones porque es un proyecto totalmente nuevo, que no existe en ningún otro sitio de Europa ni probablemente del mundo. No obstante, si se analizan las instalaciones de la Defensa francesa cerca de Versalles, es posible llegar a alguna conclusión, aunque no se debe olvidar que no son comparables ambas instalaciones en lo relativo al nivel de desarrollo tecnológico, siempre en favor de la futura base logística.

A grandes rasgos la superficie completa del **complejo logístico de Versalles** es de unas **300 Ha**. En este entorno conviven las instalaciones de Defensa, de la Gendarmería, empresas del ámbito de la Defensa y de otra tipología.

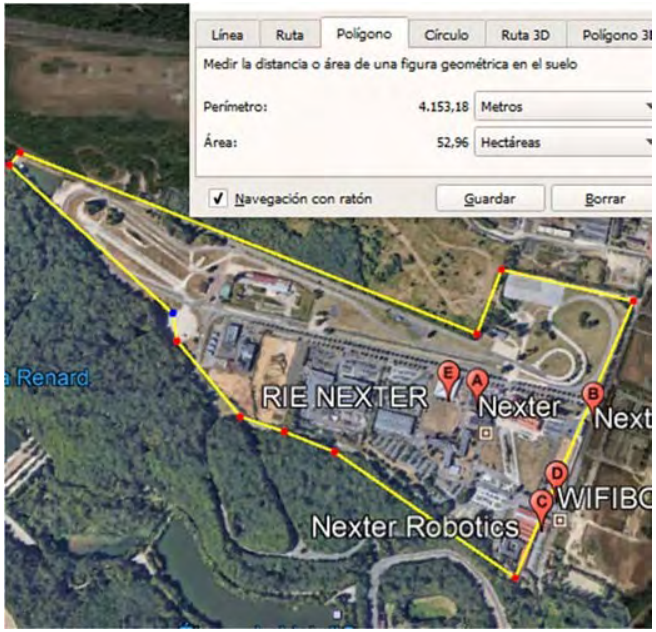
La superficie del **Ministerio de Defensa en Versalles** se puede estimar en unas **25 Ha**, menos del 10 % de todo el complejo.

La superficie ocupada por **la industria de defensa en Versalles** puede cuantificarse en unas **53 Ha; es decir, dobla la superficie** ocupada por las **instalaciones militares** propiamente dichas.

Quizás sea muy aventurado **estimar en unas 200 ha las necesidades de suelo para la industria auxiliar que decida instalarse en el entorno de la nueva base logística**, pero probablemente sea la previsión más fiable que se pueda realizar en estos momentos.

CINCO es una herramienta de gestión pública a disposición de los municipios de la provincia de Córdoba en materias de **suelo industrial**, vivienda protegida y prestación de servicios de gestión urbanística a los Ayuntamientos.

▷ ENLACE A FUENTE



Igualmente, a través **del Catálogo de Empresas Industriales, el COIIAOC está elaborando una base de datos con las empresas del sector industrial andaluz más importantes de cada provincia.**

▷ ENLACE A FUENTE

"La Diputación de Córdoba respaldará con cerca de 500.000 euros la mejora de 14 polígonos industriales en la provincia".

▷ ENLACE A FUENTE

La Diputación de Córdoba, en el marco de la **convocatoria 'Localizaln+ Cualificación de Espacios'**, que gestiona la Junta de Andalucía y financia en un 80 por ciento la Unión Europea (UE), aportará el 20 por ciento restante, del total de 2,28 millones de euros previstos, es decir, que **invertirá cerca de medio millón de euros en la mejora de 14 polígonos industriales de la provincia, a través de la Sociedad Cinco**.

El delegado de Asistencia Económica con los Municipios y Mancomunidades de la Diputación, Rafael Llamas, quien ha explicado que, en este contexto, se incluyen las intervenciones en "**el eje estratégico de Montalbán, La Rambla y Benamejí,** cuya actividad industrial y empresarial es **esencial para la provincia de Córdoba**, tanto por su situación geográfica, por su proximidad a la autovía Córdoba-Málaga, como por la composición sectorial de su industria".

En concreto, estos **tres polígonos**, Los Lucas de Montalbán, Los Arenales de La Rambla y Fuente Palma de Benamejí, se beneficiarán de esta ayuda 'Localizaln+ Cualificación de Espacios', lo que permitirá la mejora, revitalización y puesta en valor de zonas verdes en Benamejí y Montalbán; la mejora de la identificación del espacio productivo con totems, directorios y pantallas publicitarias en Benamejí y La Rambla, y la modernización del sistema de iluminación del alumbrado público en Benamejí o la instalación de sistemas de videovigilancia en este último municipio y Montalbán.

Además de estas actuaciones, se desarrollarán otras, como la instalación de **sistemas de telegestión** en cuadros de mando del alumbrado público y el **soterramiento** de la conducción de las **aguas pluviales en Benamejí**, y la mejora del **saneamiento para la recogida de dichas aguas en La Rambla**. Igualmente, se instalará **una báscula para camiones y se mejorarán los accesos al parque empresarial en el Polígono Industrial Los Lucas, en Montalbán**.

Así, gracias a la presente convocatoria se actuará en los polígonos de los municipios de Benamejí (201.010 euros), **El Carpio (144.549 euros)**, Iznájar (53.623 euros), Luque (173.636 euros), Priego de Córdoba (149.013 euros), Rute (215.027 euros), **Villafranca de Córdoba (266.924 euros)**, La Rambla (211.544 euros), Montalbán (118.296 euros), Dos Torres (92.317 euros), Pozoblanco (212.991 euros), Villanueva de Córdoba (150.306 euros), Hornachuelos (48.807 euros) y **Córdoba (305.706 euros)**.

Finalmente, según los Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, el Ministerio de Defensa dispone de casi **700 M€ para gastos en concepto de Logística y Mantenimiento del Ejército de Tierra**:

PRESUPUESTO LOGÍSTICA Y MANTENIMIENTO EJÉRCITO DE TIERRA 2022

Prog./Sub	Concepto	Descripción	Presupuesto (Miles de euros)
122M1	228	Operaciones de mantenimiento de la paz	100.000,00
122M1	668	Operaciones de mantenimiento de la paz	210.360,10
122M	128	Operaciones de mantenimiento de la paz	4.000,00
CRG 034		DGAM. Núcleo Central	224.645,15
CRG 123		Mando de Apoyo Logístico del Ejército	153.910,97
		Total general	**692.916,22**

▷ BOE Núm. 312, miércoles 29 de diciembre de 2021. Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de 2021

4. Mercado de trabajo

En España, la industria necesita 90.000 expertos en datos y en inteligencia artificial, según lo pone de manifiesto en un **informe** la **Asociación española de inteligencia artificial para la industria, IndesIA,** formada por ocho grandes empresas españolas, Repsol, Gestamp, Navantia, Técnicas Reunidas, Telefónica, Microsoft, Airbus y Ferrovial, que cuenta con el apoyo del Basque Artificial Intelligence Center (BAIC) y Accenture, con el objetivo **de posicionar a España como referente en el uso de los datos y la inteligencia artificial** en el ámbito industrial e impulsar el desarrollo de la economía y la recuperación del país (**Manifiesto IndesIA** del 09/02/2022).

▷ ENLACE A FUENTE

Valero Marín, presidente de IndesIA: *"uno de los principales objetivos que nos propusimos como asociación es el impulso a la transformación del empleo hacia profesiones enfocadas en las nuevas tecnologías. Se trata de reducir la brecha existente entre la formación de las disciplinas denominadas STEM y las necesidades de las empresas. Pero además queremos promover la creación de nuevos puestos de trabajo de alta cualificación y empleo de mayor calidad. Asimismo, atraer y retener al talento tecnológico en España"*.

IndesIA ha **identificado** cuáles serán los **12 perfiles más demandados**: ingenieros del aprendizaje automático, arquitectos de datos, ingenieros de datos, especialistas en el internet de las cosas, científicos de datos, visualizadores de datos, especialistas en el gobierno de datos, dueños de los datos, traductores de los datos del negocio, ciudadanos de la ciencia de datos, especialistas en industria 4.0 y analistas de datos.

Sin embargo, el **Director General de ISDI, D. Rodrigo Miranda Beltrán**, planteaba la paradoja de que *"la novedad de estos empleos hace que a veces nos encontramos con que **los perfiles no están bien definidos en cuanto a los conocimientos que deben tener y el trabajo que van a desarrollar**. Hasta el punto de que, en ocasiones, es **difícil entender cuál es la diferencia entre unos profesionales y otros**. Gracias a esa **unificación de criterios** será **más sencillo ofrecer una formación** que **coincida** con **el desempeño laboral posterior o reciclar las competencias de los profesionales que ya forman parte de las empresas**"*.

▷ ENLACE A FUENTE

4.1 Población activa necesaria

En el **verano del 2021 se convocaron los primeros 26 puestos para dotar de personal a las instalaciones** mediante una **Oferta de Empleo Público de Personal Civil Laboral** con un total de **22 plazas de acceso directo y otras 4 de promoción interna** para este tipo de personal, una dotación que supone "casi el 30% del total de plazas asignadas al Ejército de Tierra".

Los nuevos puestos **se han incorporado en las dos oficinas creadas para la gestión del proyecto de la base**, una en la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa (**la Oficina de Programa de la BLET**) y otra en la estructura del Ejército, de **Apoyo al Proyecto de la BLET**, cuyo objetivo es **"definir su estructura organizativa** con una visión integral que abarque la capacidad de planificación y gestión para la creación de infraestructuras, la transición de la actual estructura a la futura, el traslado de los actuales órganos logísticos centrales, así como la implantación de nuevas tecnologías y la elaboración de los estudios sobre recursos humanos y la capacidad de planear y gestionar la dotación económica ".

▷ ENLACE A FUENTE
▷ ENLACE A FUENTE

Según recoge la revista mensual publicada por el Ministerio de Defensa, **a lo largo del 2022** se llevará a cabo una **convocatoria de oferta pública de empleo** con un total de **42 plazas de personal civil de nuevo ingreso.** Antes de ello, la idea es abordar "la definición en detalle de la futura plantilla de la base, en especial la del personal civil funcionario y laboral".

El pasado 16 y 17 de febrero de 2022, se celebraron las I Jornadas Peritia Peritis "Especialidades Fundamentales Técnicas, Tradición y Futuro", en el Aula Magna de la **Academia de Logística del Ejército de Tierra (ACLOG)**, ubicada en Calatayud (Zaragoza).

En una de las conferencias se hizo hincapié en la **gestión del talento en la nueva BLET**, al considerar que la **clave** para ello sería la concepción de la **integración del personal civil y el militar**. Los pilares de esta integración iban a ser:

- Concepto cívico-militar.
- Personal civil: valor crítico.
- Transformación digita.l
- Condiciones laborales.

Situaba al **PERSONAL en el centro del proyecto**, militar y civil, con valores, con talento digital, integración del personal civil en la "vida militar", condiciones económicas, pero con un core muy potente de personal militar que permita el apoyo a todas las unidades demandantes de servicio, variando la ratio militar:civil en función del *departamento* de la BLET:

- Centro de operaciones (Dirección): 80:20.
- Gestión, análisis: 50:50.
- Producción: 20:80.
- Civiles 1.100 (100 funcionarios), un técnico superior por cada técnico.
- Militares 650.

Desde el punto de vista de las empresas con posibilidades de ubicarse en el entorno de la BLET, ya se han identificado hasta 90 posible empresas, de las que **32 son pequeñas empresas y otras 25 son medianas empresas, empleando** casi **650 y 3.000 trabajadores**, respectivamente.

A pesar de que abril de 2022 ha dejado **el mejor dato de paro de los últimos 14 años en Córdoba con 68.541 desempleados**, en la **industria** el desempleo se ha **elevado** en 29 personas.

▷ ENLACE A FUENTE
▷ ENLACE A FUENTE

Por otra parte, El desempleo baja pese a que caen las contrataciones, lo que podría apuntar a **la salida de cordobeses a otras provincias**.

ESTIMACIÓN PERSONAL BLET

PLANTILLA	MILITAR	CIVIL	TOTAL
BASE LOGÍSTICA	647	1.089 Funcionarios: 100 Laborales: 1.000	1.736
CEMAET	208	173	381
TOTAL	855	1.262	2.117

▷ Centro de Mantenimiento de aeronaves terrestres (Cemaet)

4.2 Nivel de formación de los trabajadores activos adecuado a las empresas que se instalen

El Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra **JEME**), el general Amador Enseñat y Berea, ha puesto **énfasis en la "especialización" del personal** que trabajará en la base y por ello se seguirán desarrollando **"talleres" destinados a la formación en el "talento digital"**.

El general Enseñat ha insistido en que "se está trabajando en perfilar el listado de perfiles, pero se trata de un proceso porque hablamos de tecnologías emergentes".

El general Enseñat y Barea ha subrayado **la dimensión formativa de la Base Logística** y ha afirmado que «**tenemos que trabajar con la Universidad y en el ámbito de la Formación Profesional**» para trazar los perfiles adecuados de cara a una cualificación específica que se va a requerir para el funcionamiento de las instalaciones.

▷ ENLACE A FUENTE

▷ ENLACE A FUENTE

La **Ministra de Defensa**, por su parte, ha añadido que **se informará de los perfiles formativos** que se requieren tanto a las universidades como a la Junta de Andalucía, para intentar que se incorporen en los planes de estudio, aunque "**es objetivo del Gobierno de España apostar por nuevos títulos de FP especializados en todo el territorio para fomentar la industria auxiliar**". En su opinión, lo que viene "**requiere una formación profesional que hasta ahora no se estaba ofreciendo** en España y tenemos que trabajar en el ámbito universitario, donde está el talento, y también para el uso técnico de toda esa tecnología". El rector de la Universidad de Córdoba, José Carlos Gómez Villamandos, ha informado de que ya se está trabajando en perfilar opciones para que los civiles interesados en colaborar en la tecnología o la ingeniería de la Defensa puedan formarse en ese ámbito.

Sobre la incorporación de los primeros efectivos, Robles y Enseñat han indicado que **el parque central de El Higuerón actuará como embrión de la base logística** del Ejército de Tierra en Córdoba, donde se formarán en nuevas tecnologías las personas que, en el 2026, cuando todo esté funcionando, se incorporen a la base logística. **"En El Higuerón, ya está todo preparado para acoger a los militares y empezar a formarlos", han indicado Robles**.

Así, el pasado **9 de febrero** se desarrolló un **taller sobre talento digital** en la Escuela Técnica de Ingenieros de Telecomunicaciones de Madrid en el que se conocieron las **titulaciones universitarias de especialización y también los títulos y necesidades de Formación Profesional que requerirá la puesta en marcha de la base logística**, así como las modificaciones necesarias en los planes de estudio o la introducción de nuevos títulos para atender la demanda de puestos muy especializados.

En este taller, el **Ejército de Tierra dibuja el perfil del personal que busca para la base logística, destacando la necesidad de buscar profesionales que cuenten no solo con formación especializada digital sino motivación**, **resiliencia y capacidad para adaptación y aprendizaje continuo.**

El jefe de la oficina de apoyo al proyecto, el general de brigada Enrique Ruiz Alonso, expuso la **Distribución de espacios y competencias en la base logística,** es decir, cuáles son las áreas que configurarán la base logística y la tecnología que requerirá cada una de ellas:

Zona para el abastecimiento, con almacenes de 40.000 m^2 y más de **200 trabajadores** preparados en sistemas mecanizados de gestión de almacén.

Taller principal de 100.000 m^2 y personal formado en alta tecnología, sistemas de gestión de taller, tecnologías de realidad aumentada y virtual y acceso a la información para la diagnosis e inspección en taller, galería de tiro y pista de pruebas.

Área **de calibración y análisis** con un equipo de **180 personas** en un edificio tecnológico que requerirá conocimientos en análisis de campos tecnológicos, calibración y soporte software para controlar las licitaciones, caducidad y mantenimiento de los equipos.

Centro de operaciones conformado por **200 personas** con competencias digitales en big data, sistemas... que constituirán el cerebro de la base logística, con un centro de comunicaciones que estará interconectado con las empresas y proveedores.

Zona para servicios de base centrada en la eficiencia energética, calidad de vida del personal civil y militar, museo, educación, comedores...

Del modelo reactivo al predictivo

Sistema de Logística Predictiva del Ejército, **el SILPRE,** cuya estructura ha sido detallada por el **jefe de Ingeniería del MALE, Jesús Gómez Pardo**, y un responsable de la empresa **Navantia**. Según Gómez Pardo, el principal desafío del Ejército consiste en **pasar de una logística reactiva a una logística predictiva. SILPRE** es un modelo de sostenimiento 4.0 que dotará al Ejército de la capacidad de predicción para la dotación de armas, equipos materiales e infraestructuras logísticas con el fin de **maximizar la disponibilidad de las armas y aumentar la eficiencia de las operaciones logísticas.** Se trata de avanzar hacia el análisis inteligente a partir de todas las herramientas de diagnosis y lógica predictiva para prever averías, determinar la obsolescencia, las necesidades de suministro generando acciones automáticas en función de las predicciones... Según Gómez Pardo, los roles clave para la implantación del **SILPRE** serán los que tienen que ver con la **gobernanza del dato y la ciberseguridad,** para lo cual ya se están poniendo en marcha **formaciones concretas en la UCO con el fin de que haya tesis doctorales en la Escuela Politécnica** en este campo. El responsable de Navantia, por su parte, ha abundado en las tecnologías que serán de aplicación obligatoria: **inteligencia digital, bigdata, comunicación con 5G, reducción de incidencias**, predicción de fallos, obsolescencia, distribución de procesos automatizados con RPA... En este sentido, recordó que el 5G integra l**a sostenibilidad** como un objetivo, lo que **obligará a que sea un eje también en la capacitación y selección del personal.** "Hay que trabajar en la **recapacitación** e implicar a los trabajadores en el proceso de cambio, así como escucharles para mejorar su trabajo porque el sistema digital no es un objetivo sino un medio para mejorar los sistemas", recalcó.

Resiliencia, reciclaje y formación continua

Rodrigo Miranda, director general de ISDI, empresa dedicada a la capacitación y recapacitación digital ha destacado la importancia de dotar de conocimientos no solo a los altos mandos y al personal de base sino a los mandos intermedios, para los que sugirió incorporar dinámicas de aprendizaje y **formación continua**.

"Hacia un 60% de personal civil y un 40% militar".

El **coronel Gabriel Cercenado**, de la **oficina de apoyo de la Base Logística del Ejército de Tierra**, puso el acento en el equilibrio entre el personal civil y militar que trabajará en la base. "Actualmente, **estamos en un 60% militar y un 40% civil, pero vamos a invertir esta proporción**"

El coronel Francisco Polo, en representación del **MAPER, que gestiona el personal que trabaja para el Ejército, planteó que los procesos de selección deberán basarse en titulaciones y formaciones específicas, en la experiencia y en «habilidades de poder o soft skills» como la disciplina, el saber estar y el estar para servir.**

Desde el ámbito de la empresa**, Manuel Fernández, de Aesmide**, puso el énfasis en cómo gestionar el talento, no solo capturarlo, a través de la **formación continua** y el mantenimiento mientras que **José A. López, de Tedae, destacó** el valor de la experiencia analógica en los procesos de transformación digital y abogó por buscar **personas con capacidad de resiliencia, pensamiento crítico, compromiso y creatividad** además de conocimiento técnico y pensamiento orientado a datos. Es decir, que la capacidad de manejar sistemas digitales debe ser complementaria a una serie de habilidades y talentos. "**Necesitamos talento que capture el dato y lo sepa gestionar** con las herramientas existentes", ha destacado.

"La nueva FP permite adaptar la formación a cada puesto de trabajo".

La Universidad de Córdoba ha estado representada por **Florentino Santos,** miembro del **Foro Único del Consejo Social de la UCO**, que ha explicado las posibilidades que ofrece la nueva **Formación Profesional** para crear formación a medida de la base logística, con **ciclos formativos troncales complementados con formación modular y especialización seg**ún **los puestos**. Santos destacó la potencialidad que ofrece una Formación Profesional flexible y abogó por planificar el talento y retenerlo mediante la creación de redes de colaboración entre administraciones. Asimismo, sugirió la creación de un **observatorio en la gestión del talento que evalúe los resultados.**

▷ ENLACE A FUENTE

Para el **Ejército** no se trata de llenar la Base de millenials sino de contar con **un proceso ágil para formar y reciclar a las personas que operen en el complejo independientemente de su edad y atendiendo a sus capacidades operativas**.

El **Jefe del Mando de Apoyo Logístico del Ejército** (JEMALE), el teniente general Fernando García y García de las Hijas, ha explicado que el proyecto pretende ser un tractor de creación de actividad económica al que **se ha sumado un nuevo socio colaborador: la Universidad de Granada** que, **junto a la UCO** y **Loyola**, están trabajando ya en el proyecto.

También se han definido **las necesidades de personal** que va a tener cada una de las zonas. Solo la **parte de mando y control tendrá unas 350 personas**, una cifra **similar al almacén inteligente. La zona principal de trabajo tendrá unos 950 trabajadores**. También se han establecido **los recorridos interiores**, basados en **tres accesos** (uno de ellos especializado en grandes movimientos de mercancías) del personal y de las mercancías a desarrollar. Una parte **relevante serán los laboratorios de prueba y calibración de las instalaciones que serán una referencia dentro de las Fuerzas Armadas**.

Es especialmente relevante que el **Ministerio de Defensa arrancará en mayo la licitación del SILPRE,** que es el proyecto tecnológico de las instalaciones. Ese trabajo, que es tremendamente complejo, se entregará en 2026 y alcanzará su máximo desarrollo en 2028. **Ya hay iniciativas de formación de universidades, la UCO entre ellas**, y empresas como **Indra** con el objetivo de ir creando a profesionales capaces de su gestión.

▷ ENLACE A FUENTE

De las **1.600 personas** que se supone que trabajarán en la **Base Logística de Córdoba** cuando esté en marcha, **1.100 serán civiles** que se dividen entre **mil** laborales (**contratados**) y **cien funcionarios de carrera**. El 80% del personal directivo será militar y la mayoría de los técnicos, civiles.

Los responsables de la estructura de la Base abogaron por disponer de unas **ofertas que tengan en cuenta factores como la calidad de vida o el desarrollo de una carrera profesional** notable ligada a sistemas de formación permanente adaptados a los puestos que desarrollen. **El mando propone ofrecer carreras atractivas dentro de la organización**.

El Ejército de Tierra ya **dispone de una catalogación de los puestos que va a necesitar**. Pero sus responsables insisten en que **se trata de perfiles tan precisos que tan importante es contratarlos, formados o no, como que se queden en la estructura del Ejército de Tierra**. Una de las estrategias que se está siguiendo es formar al personal militar próximo a la licenciatura para que, una vez recapacitado, siga ligado al Ejército, pero en condición de funcionario o laboral.

El Ejército de Tierra ha invitado al taller a **directivos de empresas** privadas para que expliquen sus propios procesos aplicados para capacitar a las empresas. El consejo ha sido retener el talento, formación total, adaptar los perfiles profesionales y contar con socios externos privados que tengan experiencia en capacitar a los trabajadores. **La Universidad de Granada anunció el desarrollo de una iniciativa permanente de formación en materia de inteligencia artificial que se ha diseñado de acuerdo con la Universidad de Jaén**.

▷ ENLACE A FUENTE

Algunas de las conclusiones que recoge un estudio realizado por la **Universidad de Córdoba y la Confederación** de **Empresarios de Córdoba**, en colaboración con **Fundecor**, apuntan al apunta al **sector logístico como nicho de empleo juvenil** frente a amenazas como la falta de atracción de empresas o la búsqueda de trabajo cualificado en el extranjero.

La **base logística del Ejército** puede convertirse en una gran oportunidad para la **creación de empleo juvenil y la retención de talentos** ante amenazas como la **falta de tejido empresarial** o la amplía **oferta de trabajos cualificados que llega del extranjero**.

▷ ENLACE A FUENTE

ÁREAS FORMATIVAS IDENTIFICADAS (provisional)

COMPETENCIAS TÉCNICAS Y DIGITALES
Ciberseguridad
Ciencia del dato
Inteligencia artificial
Realidad aumentada y virtual
Fabricación aditiva
IoT
Aprendizaje de máquinas
Redes 5G
.....en continua evolución

ÁREAS FORMATIVAS IDENTIFICADAS (provisional)

GRADO SUPERIOR	GRADO MEDIO
Sistemas de telecomunicación e informáticos	Electromecánica de maquinaria
Automoción	Actividades comerciales
Mantenimiento electrónico	Instalaciones de telecomunicaciones
Construcciones metálicas	Electromecánica de automóviles
Transporte y logística	Mecanizado
Automatización y robótica	Carrocería
Mecatrónica industrial	Soldadura y calderería
	Confección y moda (guarnicionería)

ESTIMACIÓN PERSONAL BLET: ESPECIALIDADES TÍTULO TÉCNICO

CONFECCIÓN Y MODA (OFICIAL) - LOE	TÉCNICOS EN INSTALACIONES FRIGORIFICAS Y DE CLIMATIZAC
TECNICO EN CONDUCCIÓN DE VEHICULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA	TÍTULO PROFESIONAL BÁSICO EN ACCESO Y CONSERVACIÓN E INSTALACIONES
TECNICO EN ACTIVIDADES COMERCIALES (OFICIAL) - LOE	TITULO PROFESIONAL BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE VEHÍC
TÉCNICOS AUX. DE INFORMÁTICA	TITULO PROFESIONAL BÁSICO EN SERVICIOS COMERCIALES
TÉCNICO DE CARROCERÍA	TÉCNICO EN INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y AUTOMÁTICAS
TÉCNICO EN CALZADO Y COMPLEMENTOS DE MODA	TÉCNICO EN OPERACIOES DE LABORATORIO
TÉCNICO EN CARPINTERIA Y MUEBLE	EQUIPOS ELECTRÓNICOS DE CONSUMO (OFICIAL) - LOGSE // EQUIVALENTE
TÉCNICO EN ELECTROMECÁNICA DE MAQUINARIA	MANTENIMIENTO ELECTROMECANICO (OFICIAL) - LOE
TÉCNICO EN ELECTROMECÁNICA DE VEHICULOS AUTOMOVILES	TÉCNICO EN PLANTA QUIMICA
TÉCNICO EN INSTALACIONES DE TELECOMUNICACIONES	TÉCNICO EN SOLDADURA Y CALDERERÍA
TÉCNICO EN MECANIZADO	

5. Población

5.1 Oferta formativa

En la provincia de Córdoba, a fecha de 18/04/2022, existen **421 centros de educación** (97 en Córdoba ciudad, 17 en Lucena, 13 en Puente Genil...), desde infantil hasta bachillerato:

- Infantil: 288 (65 en Córdoba ciudad, 10 en Lucena, 8 en Puente Genil...).
- Primaria: 263 (84 en Córdoba ciudad, 9 en Lucena, 9 en Puente Genil...).
- Secundaria Obligatoria: 171 (56 en Córdoba ciudad, 6 en Lucena, 6 en Puente Genil...).
- Bachillerato: 80 (37 en Córdoba ciudad, 3 en Lucena, 3 en Puente Genil...).
- Formación Prof. Básica:
- Form. Profesional (C.F. Grado Medio): 90 (39 en Córdoba ciudad, 4 en Lucena, 4 en Puente Genil...)
- Form. Profesional (C.F. Grado Superior): 77 (39 en Córdoba ciudad, 6 en Montilla, 4 en Lucena...).
- Educación Especial: 303 (65 en Córdoba ciudad, 13 en Lucena, 10 en Puente Genil...).
- Educación de personas adultas: 77 (10 en Córdoba ciudad, 1 en Lucena, 1 en Puente Genil...).
- Música: 34 (4 en Córdoba ciudad, 2 en Lucena, 2 en Montilla...).
- Danza: 5 (1 en Córdoba ciudad, 1 en Lucena, 2 en Montemayor...).
- Arte Dramático: 1 en Córdoba ciudad
- Idiomas: Escuela Oficial de Idiomas, 6 (1 en Córdoba ciudad, 1 en Lucena...).
- Artes Plásticas y Diseño : 2 en Córdoba ciudad
- Enseñanzas Deportivas: 8 (6 en Córdoba ciudad, 1 en Benamejí, 1 en Palma del Río...).

▷ ENLACE A FUENTE

Oferta de ciclos formativos de **Formación Profesional Básica** para el curso 2022/2023: 25.

Grado	Descripción Ciclo
Básico	02101 - 1º de F.P.B. (Acceso y Conservación en Instalaciones Deportivas)
Básico	04103 - 1º de F.P.B. (Informática de Oficina)
Básico	04101 - 1º de F.P.B. (Servicios Administrativos)
Básico	01101 - 1º de F.P.B. (Actividades Agropecuarias)
Básico	01103 - 1º de F.P.B. (Agrojardinería y Composiciones Florales)
Básico	01105 - 1º de F.P.B. (Aprovechamientos Forestales)
Básico	05101 - 1º de F.P.B. (Artes Gráficas)
Básico	06101 - 1º de F.P.B. (Servicios Comerciales)
Básico	08101 - 1º de F.P.B. (Reforma y Mantenimiento de Edificios)
Básico	09101 - 1º de F.P.B. (Electricidad y Electrónica)
Básico	10101 - 1º de F.P.B. (Fabricación y Montaje)
Básico	10103 - 1º de F.P.B. (Fabricación de Elementos Metálicos)
Básico	10101 - 1º de F.P.B. (Fabricación y Montaje)
Básico	11101 - 1º de F.P.B. (Alojamiento y Lavandería)
Básico	11103 - 1º de F.P.B. (Cocina y Restauración)
Básico	12101 - 1º de F.P.B. (Peluquería y Estética)
Básico	13101 - 1º de F.P.B. (Industrias Alimentarias)
Básico	14101 - 1º de F.P.B. (Informática y Comunicaciones)
Básico	15101 - 1º de F.P.B. (Carpintería y Mueble)
Básico	20101 - 1º de F.P.B. (Actividades Domésticas y Limpieza de Edificios)
Básico	21101 - 1º de F.P.B. (Arreglo y Reparación de Artículos Textiles y de Piel)
Básico	21103 - 1º de F.P.B. (Tapicería y Cortinaje)
Básico	16103 - 1º de F.P.B. (Mantenimiento de Embarcaciones Deportivas y de Recreo)
Básico	16101 - 1º de F.P.B. (Mantenimiento de Vehículos)
Básico	25101 - 1º de F.P .B. (Vidriería y Alfarería)

Oferta de ciclos formativos de **Formación Profesional Medio** para el curso 2022/2023: 36.

Grado	Descripción Ciclo
Medio	02202G - Actividades Ecuestres
Medio	02203G - Guía en el Medio Natural y de Tiempo Libre
Medio	04201G - Gestión administrativa
Medio	01206G - Aprovechamiento y Conservación del Medio Natural
Medio	01205G - Jardinería y floristería
Medio	01202G - Producción agroecológica
Medio	01201G - Producción agropecuaria
Medio	05202G - Impresión Gráfica
Medio	05201G - Preimpresión Digital
Medio	06201G - Actividades Comerciales
Medio	09203G - Instalaciones de telecomunicaciones
Medio	09202G - Instalaciones Eléctricas y Automáticas
Medio	10201G - Mecanizado
Medio	10204G - Soldadura y calderería
Medio	11202G - Cocina y Gastronomía
Medio	11201G - Servicios en restauración
Medio	12202G - Estética y Belleza
Medio	12201G - Peluquería y Cosmética Capilar
Medio	07202G - Video, Disc-Jockey y Sonido
Medio	13203G - Aceite de Oliva y Vinos
Medio	13206G - Elaboración de productos alimenticios
Medio	13201G - Panadería, repostería y confitería
Medio	14201G - Sistemas microinformáticos y redes
Medio	17202G - Instalaciones frigoríficas y de climatización
Medio	17201G - Mantenimiento Electromecánico
Medio	15202G - Carpintería y mueble
Medio	18201G - Operaciones de Laboratorio
Medio	19201G - Cuidados auxiliares de enfermería
Medio	19201A - Cuidados auxiliares de enfermería (Personas Adultas)
Medio	19203G - Emergencias sanitarias
Medio	19202G - Farmacia y parafarmacia
Medio	24201G - Emergencias y Protección Civil
Medio	20201G - Atención a Personas en Situación de Dependencia
Medio	21201G - Confección y Moda
Medio	16202G - Carrocería
Medio	16201G - Electromecánica de vehículos automóviles

Oferta de ciclos formativos de **Formación Profesional Superior** para el curso 2022/2023: 58

Grado	Descripción Ciclo
Superior	02302G - Acondicionamiento Físico
Superior	02301G - Enseñanza y Animación Sociodeportiva
Superior	04302G - Administración y Finanzas
Superior	04301G - Asistencia a la Dirección
Superior	01304G - Ganaderia y Asistencia en Sanidad Animal
Superior	01302G - Gestión Forestal y del Medio Natural
Superior	01303G - Paisajismo y Medio Rural
Superior	05301G - Diseño y Edición de Publicaciones Impresas y Multimedia
Superior	06301G - Comercio Internacional
Superior	06303G - Gestión de Ventas y Espacios Comerciales
Superior	06305G - Marketing y Publicidad
Superior	06302G - Transporte y Logística
Superior	08303G - Proyectos de edificación
Superior	08301G - Proyectos de Obra Civil
Superior	09303G - Automatización y Robótica Industrial
Superior	09301G - Mantenimiento Electrónico
Superior	09304G - Sistemas de Telecomunicaciones e Informáticos
Superior	09302G - Sistemas electrotécnicos y automatizados
Superior	23301G - Eficiencia Energética y Energía Solar Térmica
Superior	23302G - Energías Renovables
Superior	10304G - Construcciones Metálicas
Superior	10302G - Programación de la Producción en Fabricación Mecánica
Superior	11301G - Agencias de viajes y gestión de eventos
Superior	11306G - Dirección de cocina
Superior	11304G - Dirección de servicios de restauración
Superior	11302G - Gestión de alojamientos turísticos
Superior	11303G - Guía, información y asistencias turísticas
Superior	12302G - Estética Integral y Bienestar
Superior	12303G - Estilismo y Dirección de Peluquería
Superior	07305G - Animaciones 3D, Juegos y Entornos Interactivos
Superior	07302G - Iluminación, Captación y Tratamiento de Imagen
Superior	07304G - Producción de Audiovisuales y Espectáculos
Superior	07303G - Realización de Proyectos de Audiovisuales y Espectáculos
Superior	07301G - Sonido para Audiovisuales y Espectáculos
Superior	13301G - Procesos y calidad en la industria alimentaria
Superior	13302G - Vitivinicultura
Superior	14301G - Administración de sistemas informáticos en red
Superior	14302G - Desarrollo de aplicaciones multiplataforma
Superior	14303G - Desarrollo de aplicaciones web

Superior 17303G - Mantenimiento de Instalaciones Térmicas y de Fluidos
Superior 17302G - Mecatrónica Industrial
Superior 17304G - Prevención de riesgos profesionales
Superior 15301G - Diseño y Amueblamiento
Superior 18303G - Laboratorio de análisis y de control de calidad
Superior 19303G - Anatomía Patológica y Citodiagnóstico
Superior 19301G - Dietética
Superior 19302G - Higiene Bucodental
Superior 19310G - Imagen para el Diagnóstico y Medicina Nuclear
Superior 19304G - Laboratorio Clínico y Biomédico
Superior 19309G - Radioterapia y Dosimetría
Superior 24301G - Coordinacion de Emergencias y Protección Civil
Superior 24302G - Química y Salud Ambiental
Superior 11305G - Animación Sociocultural y Turística
Superior 20302G - Educación infantil
Superior 20303G - Integración Social
Superior 20301G - Mediación Comunicativa
Superior 20305G - Promoción de Igualdad de Género
Superior 16301G - Automoción

En la provincia se están ofertando **más de 30 ciclos formativos** en centros sostenidos con fondos públicos de familias profesionales **relacionadas** con la empleabilidad que puede ofrecer la **futura Base Logística del Ejército**.

A estos ciclos hay que **añadir, además, 5 de los 8 cursos de especialización** que actualmente se desarrollan, tres (3) de ellos en el IES Zoco (Digitalización del Mantenimiento Industrial, Fabricación Inteligente y, como novedad este curso escolar, Fabricación Aditiva), uno en el IES Galileo-Galilei (Instalación y mantenimiento de sistemas conectados a internet) y otro en el IES Trassierra, relacionado con la realidad virtual.

▷ ENLACE A FUENTE

Los ciclos formativos que dan respuesta a la **futura demanda** formativa de la Base Logística del Ejército son:

- **Grado Medio de Electromecánica en Vehículos**, ofertado en **8 centros educativos**
- **Grado Superior de Automoción**, que se imparte en el IES Zoco de la capital y en el IES Juan de Aréjula de Lucena
- **Grado Superior de Mantenimiento Electrónico** del IES La Fuensanta
- **Grado Medio de Instalaciones de Telecomunicaciones**, ofertado en 4 centros educativos
- **Grado Superior de Sistemas de Telecomunicaciones e Informáticos** del IES Felipe Solís Villechenous de Cabra, el Ingeniero Juan de la Cierva de Puente Genil y el IES La Fuensanta de la capital
- **Grado Superior de Construcciones Metálicas** en el IES Zoco
- **Grado Medio de Mecanizado** en el IES Zoco
- **Grado Superior de Laboratorio Clínico y Biomédico** en 4 centros educativos
- **Grado Superior de Análisis y de Control de Calidad** del IES Maimónides
- **Grado Superior de Transporte y Logística** del IES El Tablero.

A estos ciclos se añaden, en el presente curso escolar, la nueva oferta educativa, «adaptada a los **sectores productivos emergentes** y con un especial tratamiento a la transformación digital y el emprendimiento, aspectos estos imprescindibles para la posterior empleabilidad», añade la delegada.

Esta oferta responde a una estrategia en la FP que tiene como objetivo acercar estas enseñanzas a las **necesidades del tejido social y empresarial** con el propósito de elevar la tasa de inserción laboral del alumnado titulado. De esta manera, se han **actualizado los ciclos formativos** para adaptarse a las necesidades de formación de cada entorno productivo y, además, se ha **renovado la oferta formativa** para poder sustituir ciclos formativos con baja tasa de inserción laboral por otros con mayor demanda en el mercado de trabajo de cada zona, creándose nuevas titulaciones relacionadas con sectores emergentes, conectadas todos con la Base Logística.

Nuevos cursos

Así, a modo de ejemplo, se **estrenan este curso escolar** los siguientes ciclos formativos relacionados con las actuales y futuras necesidades formativas del tejido empresarial emergente en nuestra provincia, donde se han incrementado **2.672 plazas nuevas, la mayoría DUAL**:

- **Grado Superior Mecatrónica Industrial** del IES Zoco (DUAL).
- **Grado Superior Automatización y Robótica industrial** del IES Maimónides (DUAL).
- **Grado Superior Administración de sistemas informáticos en red** del IES Medina Azahara.
- **Grado Superior Energías Renovables** del IES Antonio Gala de Palma del Río (DUAL).
- **Grado Medio Farmacia y Parafarmacia** del IES Juan de Aréjula de Lucena (DUAL).
- **Grado Medio Electromecánica de vehículos automóviles** del IES Antonio Galán Acosta de Montoro (DUAL).

Del mismo modo, se han sustituido las ofertas de la Formación Profesional Básica de Electricidad y Electromecánica del IES Álvarez Cubero de Priego de Córdoba por la de Industrias Alimentarias, el Ciclo Formativo de Grado Superior de Administración de sistemas informáticos en red del IES Luis Carrillo de Sotomayor de Baena, por el de Desarrollo de aplicaciones multiplataforma, y la Formación Profesional Básica de Informática de Oficinas del IES Los Pedroches, de esta localidad, por la de Producción Agropecuaria. Para **el próximo curso escolar** se han autorizado **dos aumentos de grupo** en el IES San Álvaro para los ciclos formativos de grado medio de Farmacia y Parafarmacia y de grado superior de Diagnóstico y Medicina Nuclear.

Por otro lado, 2 de los 3 ciclos que **cambian a la modalidad a distancia** también se relacionan con sectores emergentes. Son el Grado Superior de Desarrollo de aplicaciones multiplataforma y el de Desarrollo de aplicaciones web. Mediante este cambio se pretende dar respuesta a las enseñanzas más demandadas en los últimos años, que han tenido un gran impacto con la crisis del coronavirus y que permite conciliar la actividad profesional y formativa.

Curso 2022-2023

Educación implanta 18 nuevos títulos de Formación Profesional en Córdoba con una alta inserción y la Junta incluye también **cuatro cursos de especialización.**

▷ ENLACE A FUENTE

De la oferta de grado sólo **un curso tendrá el carácter básico de la FP**; otros **seis son grados medios** y **11 titulaciones superiores**. Los nuevos títulos más proclives a las necesidades de la futura BLET son:

Grado básico:
- Electricidad y Electrónica en el Antonio Galán Acosta (Montoro).

Grado medio:
- Aprovechamiento del Medio Natural, bilingüe, en el Puente de Alcolea (Córdoba).
- Mantenimiento y Electromecánica en el Nuevas Poblaciones (La Carlota).

Grado superior:
- Diseño y Gestión de Producción Gráfica en El Tablero (Córdoba).
- Desarrollo de Aplicaciones Multiplataforma en el Gran Capitán (Córdoba).
- Desarrollo de Aplicaciones Web en el Francisco de los Ríos (Fernán Núñez).
- Sistemas Electromecánicos Automatizados en el Nuevas Poblaciones (La Carlota).
- Desarrollo de Aplicaciones Web en el Inca Garcilaso (Montilla),
- Dirección de Cocina en el Carmen Pantión (Priego).

Cursos de Especialización:
- Mantenimiento de Vehículos Híbridos y Eléctricos - IES Zoco (Córdoba).
- Ciberseguridad en Entornos de las Tecnologías de Operación - IES Fuensanta (Córdoba).
- Inteligencia Artificial y Big Data - IES Gran Capitán (Córdoba)
- Digitalización del Mantenimiento Industrial - IES Inca Garcilaso (Montilla).

Cabe resaltar que el pasado 30 de mayo, La **ministra de Educación y Formación Profesional**, Pilar Alegría, anunció que los **estudiantes de FP cotizarán a la Seguridad Social por el periodo de prácticas** en las empresas, con una cotización **subvencionada por el Gobierno** de España. Además, **los alumnos de la modalidad intensiva tendrán un contrato de formación** con la empresa en la que hagan estas prácticas.

▷ ENLACE A FUENTE

Una de las principales **novedades de la nueva FP,** vertebrada por la Ley aprobada el pasado mes de marzo, es que **toda** la formación tendrá carácter dual. Es decir, todos los estudiantes pasarán un **tiempo en la empresa, un 25%-35% en la modalidad general y más del 35% en la intensiva**, periodos por los que **cotizarán** a la Seguridad Social, tal y como ha anunciado la ministra. El pago de estas cotizaciones estará **subvencionado al 90% por el Gobierno a través del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones**.

El cambio de la FP se llevará a cabo gracias a una inversión de **7.700 millones de euros hasta 2025**, 2.200 de los cuales proceden del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El pasado 11 de junio se publicó un **estudio** del Instituto Estadístico Autonómico, **IECA**, del que se podían extraer unas conclusiones muy interesantes, ya que parece que **un tercio de los egresados de FP de Córdoba encuentran trabajo en doce meses**, siendo los de **Mecánica**, particularmente en el **grado superior**, son los que presentan **mejores datos**. Los alumnos que optan por **el grado superior de mecánica** (y ramas adscritas) tienen una **empleabilidad del 62 % en los primeros doce meses** frente al **45%** de los que eligen esa misma rama en **grado medio** y el **27 %** de los que optan por la FP **básica**.

▷ ENLACE A FUENTE

En torno a un tercio (35%) de las personas que se titulan en grados de **Formación Profesional encuentran un empleo** en la provincia de **Córdoba un año después** terminar los estudios, según los datos relativos a la promoción que concluyó sus estudios en el curso escolar 2019 y 2020, que se hicieron ayer públicos por el Instituto de Estadística de Andalucía. Se trata de un dato **ligeramente más bajo que el que se registra en Andalucía**.

La **regla** es que, a **mayor grado de cualificación, más rápida también es la entrada en la actividad laboral** normalizada. Lo demuestran los datos de los ciclos superiores de FP que tienen unos datos verdaderamente relevantes de inserción.

Los alumnos que más rápido consiguen un trabajo son los que realizan estudios de la rama **mecánica (que incluye industria o construcción)** con **un 46%,** seguido de los que cursan materias de la rama sanitaria y de servicios sociales (41%), que están por delante de los que optan por la agricultura, ganadería o silvicultura (40%). Los datos del resto de ramas son los siguientes: Negocios, administración y derecho (31%), TIC (29%), Servicios (28,9%) y Humanidades y lengua (27%).

La media de todos los estudios es de un **40 por ciento para quien termina la FP superior frente al 33 por ciento del grado medio**.

La **Universidad de Córdoba (UCO) oferta titulaciones de Grado y Posgrado**:

- Títulos de Grado: 47.
- Títulos de Postgrado: 48 (Máster y Doblemáster).
- Máster modalidad online: 7.

5.2 Equipamiento de centros de enseñanza

Aulas de emprendimiento

La **creación de aulas de emprendimiento en formación profesional** es una de las actuaciones de carácter estratégico para la modernización del sistema de FP al actual, con la incorporación de la **digitalización, la innovación y el emprendimiento** con un conjunto de recursos que se distribuyen en el marco de la cooperación territorial para la formación, el crecimiento económico y social y el empleo.

En la **provincia de Córdoba**, en este curso, son **diez los centros que cuentan con esta fórmula** concebida como un espacio de trabajo en el que se ponen en práctica las acciones encaminadas al desarrollo de la competencia emprendedora y la empleabilidad, tanto del alumnado que se encuentra cursando dichas enseñanzas como de los recién titulados en los últimos cursos. Éstas ofrecen un **servicio de asesoramiento, apoyo y tutorización** a dicho alumnado que decida poner en marcha una iniciativa emprendedora. El aula de emprendimiento debe entenderse como un **proceso LEAN** (aumento del valor, reducción de residuos, proceso hacia la excelencia) con el fin último de conseguir que el proyecto del aula de emprendimiento en el centro docente sea **viable, con valor y sostenible**.

De los diez centros que este año cuentan ya con aulas de emprendimiento, **siete se encuentran en la capital**, en los institutos **Zoco, Trassierra, Gran Capitán, La Fuensanta, Maimónides, Galileo Galilei y Guadalquivir**, mientras que las tres restantes se ubican en los IES Emilio Canalejo Olmeda (**Montilla**), Puente de Alcolea y Antonio Gala (**Palma del Río**).

"Pantallas digitales para los colegios e institutos de Córdoba".

▷ ENLACE A FUENTE

De momento se benefician del plan **47 centros, que recibirán 83 paneles** interactivos y han comenzado a colocarse en **aulas de Formación Profesional, de Educación Primaria y Secundaria**.

Cada panel interactivo se compone de una pantalla digital táctil, un ordenador integrado y un soporte con regulación eléctrica de altura para facilitar su uso a todos los usuarios. Entre las posibilidades que ofrecen está la de hacer **anotaciones manuscritas y compartirlas con otros dispositivos** digitales de forma simultánea, para favorecer el trabajo colaborativo, o reproducir contenidos multimedia con calidad 4K.

Los centros educativos contarán además con un **Servicio Integral de Atención Digital destinado al soporte remoto de los dispositivos tecnológicos, al desarrollo y despliegue de software educativo, así como a la gestión global de incidencias y coordinación de garantías del material**.

Aulas de Tecnología Aplicada en Formación Profesional (AtecA)

Las aulas AtecA suponen un impulso para la **innovación tecnológica y didáctica de nuestra Formación Profesional**, contribuyendo a la alta capacitación del profesorado de FP y a la dotación de equipamientos técnicos, además, gracias a la colaboración de las empresas será posible la incorporación de las últimas tecnologías en la formación de los futuros técnicos de FP.

La creación de aulas de tecnología aplicada en Formación Profesional es una de las **actuaciones de carácter estratégico** para la modernización del sistema de Formación Profesional actual, con la incorporación de la digitalización, la innovación y el emprendimiento a las que se asigna un conjunto de recursos que se distribuye en el marco de cooperación territorial para la formación, el crecimiento económico y social y la empleabilidad.

Los proyectos de aulas AtecA deberán planificarse en el horizonte temporal desde su puesta en marcha hasta el 17 de diciembre de 2021 y contarán para ello con una dotación económica de **55.059 euros por aula**, centro. En este proyecto han colaborado las empresas HP, Digitales, Vodafone, Huawei y Telefónica.

Junto con el IES 'La Fuensanta' de la capital, también contarán con un Aula AtecA el IES 'Zoco', el IES 'Gran Capitán', IES 'Trassierra' y el IES 'Emilio Canalejo Olmeda', de Montilla. Por lo tanto, **cinco centros cordobeses** contarán con Aulas **AtecA** el próximo curso (2022-2023).

Profesorado prospector en FP Dual

La Consejería de Educación ha ampliado la plantilla de **profesorado prospector de FP Dual con 50 nuevas plazas.**

▷ ENLACE A FUENTE

Como **novedad**, estos docentes tendrán **dedicación completa y exclusiva**, en régimen de comisión de servicios, para el desarrollo de sus funciones. Hasta ahora, el profesorado prospector compatibilizada estas tareas con la docencia en los centros. Así, se encargarán de contactar con diferentes empresas, asociaciones, consorcios de empresas o instituciones para **incrementar el número de proyectos y de plazas formativas para el alumnado** de ciclos formativos o cursos de especialización enmarcados en un proyecto **de Formación Profesional Dual**.

En Córdoba se han considerado **tres áreas** asimiladas a los históricos **Centros del profesorado (CEP):**

- CEP Córdoba: Zona 5.
- CEP de Priego – Montilla: Zona 6.
- CEP Peñarroya – Pueblonuevo: Zona 7.

Cada Zona tiene asignado un Profesor Coordinador y un Profesor Secretario. El resumen de los **25** proyectos **aprobados** en la provincia de **Córdoba**:

Municipio / Proyecto	Nº de Ciclo formativo/ curso especialización
Córdoba ciudad	**10**
Comercio y marketing	1
Edificación y obra civil	1
Electricidad y electrónica	1
Fabricación mecánica	1
Instalación y Mantenimiento	1
Sanidad	2
Seguridad y medio ambiente	1
Servicios socioculturales y a la comunidad	1
Transporte y Mantenimiento de Vehículos	1
Hinojosa del Duque	**1**
Hostelería y turismo	1
Lucena	**4**
Comercio y marketing	3
Instalación y Mantenimiento	1
Montilla	**1**
Industrias alimentarias	1
Montoro	**1**
Transporte y Mantenimiento de Vehículos	1
Posadas	**1**
Agraria	1
Pozoblanco	**3**
Agraria	1
Electricidad y electrónica	2
Priego de Córdoba	**2**
Hostelería y turismo	1
Servicios socioculturales y a la comunidad	1
Priego	**1**
Comercio y marketing	1
Santaella	**1**
Agraria	1
Total general	**25**

Postgrados de Formación Profesional

"La especialización en FP adapta al alumno a la demanda laboral"

▷ ENLACE A FUENTE

Nuestra **provincia cuenta con 8 de estos cursos** que forman ya a técnicos **con alta empleabilidad** Esta oferta intenta adecuar el sistema educativo a las necesidades del tejido productivo cordobés.

La Consejería de Educación ofertaba a principios de este curso en nuestra provincia **ocho cursos de especialización con un total de 160 puestos escolares**. Las enseñanzas se imparten en institutos como el Zoco, Galileo Galilei, Trassierra, La Fuensanta y Gran Capitán. En el curso 2020-2021 arrancaron, con gran éxito, **Digitalización del Mantenimiento Industrial y Fabricación Inteligente**, en el instituto Zoco; **Ciberseguridad en Entornos de las Tecnologías de la Información**, en el instituto Trassierra; **Cultivos Celulares**, en el instituto La Fuensanta; y **Panadería y Bollería Artesanales**, en el instituto Gran Capitán.

▷ ENLACE A FUENTE

En Córdoba, a los cinco ya iniciados, este curso escolar (2021–2022) hay que añadir la nueva implantación de **Instalación y mantenimiento de sistemas conectados a internet** (instituto Galileo-Galilei), **Desarrollo de videojuegos y realidad virtual** (instituto Trassierra) y **Fabricación Aditiva** (instituto Zoco).

▷ ENLACE A FUENTE

Estos postgrados están vinculados con familias profesionales de alta demanda y un elevado índice de empleabilidad. Ejemplo de ello lo encontramos en el **IES La Fuensanta** donde, por segundo año consecutivo, se está llevando a cabo el **Curso de Especialización en Cultivos Celulares.**

El perfil del alumnado que cursa estos estudios va muy asociado a los requisitos de acceso, ya que se **requiere un título de técnico superior para poder realizarse**. El curso cuenta con una duración de 600 horas en horario de tarde.

El nivel de especialización requiere una base adecuada para los **especialistas que lo imparten** a través de **cursos de formación llevados a cabo por la Consejería de Educación**.

5.3 Servicios sanitarios

El **Servicio Andaluz de Salud** dispone de una red de servicios asistenciales integrada y organizada para garantizar la accesibilidad de la población y la equidad en la distribución de recursos. En su Carta de Servicios se describen con carácter genérico, aquellos servicios asistenciales que recibe directamente la ciudadanía.

Atención primaria

El primer nivel de atención es la atención primaria de salud, que integra la asistencia preventiva, curativa, rehabilitadora y la promoción de la salud de los ciudadanos. Los servicios de atención primaria de salud están organizados en Andalucía en distritos de atención primaria, estructuras organizativas para la planificación operativa, dirección, gestión y administración en ese ámbito.

Existen actualmente 1.517 centros de atención primaria de salud, de manera que todos los andaluces cuentan con uno de ellos a pocos minutos de su domicilio en transporte estándar.

Atención hospitalaria

El segundo nivel, de atención hospitalaria, atiende a los pacientes que precisan de hospitalización. Dispone de consultas externas ambulatorias en hospitales y en centros periféricos.

El Servicio Andaluz de Salud cuenta con 5 hospitales regionales, 10 hospitales de especialidades, 19 hospitales comarcales y 16 hospitales de alta resolución.

Organizaciones específicas

Las áreas de gestión sanitaria son responsables de la gestión unitaria de los dispositivos asistenciales tanto de la atención primaria como atención hospitalaria, así como la salud pública, en una demarcación territorial específica, y de las prestaciones y programas sanitarios a desarrollar por ellos. Su objetivo es impulsar la coordinación entre unidades asistenciales y mejorar la continuidad en la atención sanitaria. Actualmente existen
16 Áreas de Gestión Sanitaria.

En Córdoba:

- Área Sanitaria Norte de Córdoba.
- Área de Gestión Sanitaria Sur de Córdoba.

Distritos:

- Distrito Córdoba Norte
- Distrito Guadalquivir
- Distrito Córdoba
- Distrito Córdoba Sur

En esta página se puede obtener información sobre los centros del Servicio Andaluz de Salud. También puede consultar en el siguiente enlace el Mapa de servicios sanitarios públicos de Andalucía Hasta la aprobación y publicación del nuevo Mapa Sanitario de Andalucía, los Hospitales de Alta Resolución (HAR) —integrados anteriormente en las Agencias Públicas Empresariales ya disueltas— tendrán dependencia funcional y asistencial de los diferentes centros hospitalarios asignados:

▷ ENLACE A FUENTE

Centro Sanitario	Nº Centros sanitarios
Consultorio	72
Centro de salud	39
Consultorio auxiliar	31
Unidad de salud mental comunitaria	9
Centro de hospitalización	7
Centro de diálisis concertado	4
Centro de consultas externas	3
Hospital comarcal	3
Unidad de salud mental de hospital general	2
Unidad hospitalaria de diálisis	2
Hospital de alta resolución	2
061 Centros coordinadores	1
Comunidad terapéutica de salud mental	1
Centro regional de transfusión sanguínea	1
Unidad de salud mental infantil-juvenil	1
Hospital de día de salud mental	1
Unidad periférica de diálisis	1
Hospital regional	1
Unidad de rehabilitación de salud mental	1
Total general	**182**

Centro Sanitario	Nº Centros sanitarios
Córdoba	41
Fuente Obejuna	15
Cabra	8
Priego de Córdoba	7
Pozoblanco	5
Fuente Palmera	5
Lucena	5
Montilla	4
Palma del Río	4
Belmez	3
Santaella	3
Peñarroya-Pueblonuevo	3
Cardeña	3
Puente Genil	3
Rute	3
Carpio, El	2
Carlota, La	2
Almodóvar del Río	2
Villaviciosa de Córdoba	2
Baena	2
Castro del Río	2
Montoro	2
Fuente-Tójar	2
Iznájar	2
Adamuz	2

Centro Sanitario	Nº Centros sanitarios
Rambla, La	1
Conquista	1
Victoria, La	1
Fernán-Núñez	1
Posadas	1
Fuente la Lancha	1
Espejo	1
Almedinilla	1
Villanueva de Córdoba	1
Cañete de las Torres	1
Pedroche	1
Carcabuey	1
Doña Mencía	1
Granjuela, La	1
San Sebastián de los Ballesteros	1
Guadalcázar	1
Valenzuela	1
Guijo, El	1
Villafranca de Córdoba	1
Hinojosa del Duque	1
Palenciana	1
Hornachuelos	1
Pedro Abad	1
Benamejí	1
Alcaracejos	1

Centro Sanitario	Nº Centros sanitarios
Villanueva del Duque	1
Añora	1
Villanueva del Rey	1
Dos Torres	1
Blázquez, Los	1
Encinas Reales	1
Zuheros	1
Santa Eufemia	1
Bujalance	1
Torrecampo	1
Aguilar de la Frontera	1
Valsequillo	1
Monturque	1
Villa del Río	1
Moriles	1
Villaharta	1
Nueva Carteya	1
Espiel	1
Obejo	1
Villaralto	1
Luque	1
Viso, El	1
Montalbán de Córdoba	1
Belalcázar	1
Montemayor	1
Total General	**182**

Centros sanitarios - Hospitales comarcales

Nombre del Centro	Municipio
Hospital de Montilla	Montilla
Hospital Infanta Margarita	Cabra
Hospital Universitario Reina Sofía	Córdoba
Hospital Valle de los Pedroches	Pozoblanco

Centros sanitarios - Hospitales Alta Resolución

Nombre del Centro	Subtipo de Centro	Municipio
Hospital de Alta Resolución de Puente Genil	Hospital de alta resolución	Puente Genil
Hospital de Alta Resolución Valle del Guadiato	Hospital de alta resolución	Peñarroya-Pueblonuevo

Zona Básica Córdoba ciudad:

- Centro de salud Aeropuerto
- Centro de salud Carlos Castilla del Pino
- Centro de salud Centro de Córdoba
- Centro de salud Fuensanta
- Centro de salud Guadalquivir
- Centro de salud Huerta de la Reina
- Centro de salud Levante Norte de Córdoba
- Centro de salud Levante Sur Dr. Manuel Barragán Solís
- Centro de salud Lucano
- Centro de salud Occidente Azahara
- Centro de salud Poniente
- Centro de salud Santa Rosa
- Centro de salud Sector Sur (Santa Victoria)
- Consultorio Alcolea
- Consultorio Barriada de los Ángeles
- Consultorio Barriada el Naranjo
- Consultorio Cerro Muriano
- Consultorio El Higuerón
- Consultorio Encinarejo
- Consultorio Santa Cruz
- Consultorio Santa Mª de Trassierra
- Consultorio Villarrubia

Asociación de Empresas de Servicios Médicos (Asempur), que agrupa a **veinte instituciones del sector sanitario privado en la provincia**, asegura que **Córdoba** es ya la **tercera** provincia de **Andalucía** con más seguros médicos suscritos, solo superada por **Sevilla** y **Málaga**: en la demarcación son ya 195.000 ciudadanos los que tienen una póliza con una compañía sanitaria, esto es, el 25 por ciento de la población. «Que estemos en una posición tan adelantada en el número de pólizas tiene que ver con la red tan amplia de la sanidad privada en Córdoba, y con la que no cuentan todas las provincias de la región».

Código de Centro Normalizado REGCESS (CCN)	Nombre de Centro	Código Autonómico de Autorización	Municipio	Clase de Centro
0114003688	Hospital Centro de Andalucia	56362	Lucena	Hospitales
0114000537	Hospital Cruz Roja de Cordoba	16065	Córdoba	Hospitales
0114003668	Hospital Quironsalud Cordoba	47784	Córdoba	Hospitales
0114000536	Hospital San Juan de Dios - Cordoba	16064	Córdoba	Hospitales
0114000433	Hospital La Arruzafa - Instituto de Oftalmologia	12176	Córdoba	Oftalmología

Agencia de Calidad Sanitaria de Andalucía (ACSA)

En función del resultado de la evaluación, la Agencia de Calidad Sanitaria de Andalucía otorga su sello de calidad en tres niveles progresivos, Avanzado, Óptimo o Excelente.

<u>Centros Hospitalarios</u>

- **Entidades Certificadas en Calidad**

  Hospital La Arruzafa 2020/042_01

  - Certificación Avanzada
  - Cumplimiento global: 61.81%

  Hospital Quirónsalud Córdoba 2021/065_S1

  - Certificación Óptima
  - Cumplimiento global: 77.08%

- **Entidades certificadas en proceso de renovación de la certificación**

  Hospital San Juan de Dios (Córdoba) 2015/185_R1

  - Certificación Avanzada
  - Cumplimiento global: 57.64%

Además, en la provincia existen otros **154 centros asistenciales polivalentes** (casi el 67 % en Córdoba capital):

Municipio	Total
Córdoba	103
Lucena	11
Palma del Río	4
Priego de Córdoba	4
Puente Genil	4
Pozoblanco	3
Rambla, La	2
Carlota, La	2
Baena	2
Fernán-Núñez	2
Posadas	2
Fuente Obejuna	1
Bujalance	1
Obejo	1
Adamuz	1
Hornachuelos	1
Fuente Palmera	1
Peñarroya-Pueblonuevo	1
Castro del Río	1
Cabra	1
Montalbán de Córdoba	1
Rute	1
Villa del Río	1
Montoro	1
Villanueva de Córdoba	1
Viso, El	1
Total general	**154**

No obstante, según las informaciones contenidas en un documento oficial y que se recogía en la prensa escrita el pasado de mayo, **Salud invertirá en toda la legislatura 64 millones en infraestructuras en la provincia de Córdoba**, 20,6 millones previstos para 2022 y 43,6 de actuaciones desarrolladas de 2019 a 2021.

Destacan los desembolsos en hospitales: el **nuevo de Palma del Río** y la potente mejora de los ya existentes.

▷ ENLACE A FUENTE

Entre los proyectos acometidos más importantes, destaca el **demorado hospital de Palma del Río**. La Consejería prevé que la **apertura, por fases, arranque entre junio y julio**. Su **construcción costó 14,2 millones**. Además, en marzo, Salud apuntó que dotarlo del **equipamiento** necesario implica un gasto de **6,5 millones en 2022**.

En el **Infanta Margarita de Cabra desde octubre** y hasta ese mismo mes de 2022, el SAS acomete **obras** para dotarlo de **cinco nuevos quirófanos polivalentes** y **otro con protección radiológica**. El presupuesto **de ejecución es de tres millones. Otros 2,5 irán a equipar la ampliación de este bloque quirúrgico**.

En el **hospital egabrense**, destaca el **reacondicionamiento** de los espacios del **área de Radiodiagnóstico**, que se dotó, además, con un **TAC** (655.694 euros).

El hospital **Valle de los Pedroches**, de Pozoblanco, tiene **abierto el concurso** para **buscar** la **empresa** que **reforme** y **amplíe** sus **Urgencias** (2,4 millones). La Junta prevé que a primeros de julio estén adjudicados los trabajos y la dirección de obra. Esta importante actuación prolongará otras ya desarrolladas en este complejo sanitario en el ciclo 2019/2021. Ascienden a 3,1 millones, que han ido a ampliar y reformar la UCI y los quirófanos; dotarlo con su primera Resonancia Nuclear Magnética o a un equipo de tomografía computerizada.

En **cartera**, está la **ampliación** y **reforma** del **hospital** de **Montilla** (4,2 millones). La redacción del proyecto se adjudicó en diciembre de 2021.

Entre los proyectos ejecutados en los **centros de salud.**, está, por ejemplo, la **reforma de las Urgencias del de Baena**, que se inauguró en enero de 2021 tras un desembolso de 450.000 euros. En la actualidad, el Departamento dirigido por Aguirre tiene un proyecto de peso en obras en la Atención Primaria. **Está construyendo**, desde septiembre de 2021, **el nuevo centro de salud de Montoro**. Invertirá en él 3,7 millones y debe estar acabado en los últimos días de 2022.

En **junio, empezará otra potente actuación**: el **nuevo centro de salud de Villanueva de Córdoba**. Costará 3,3 millones y debe tardar en ejecutarse un año.

En el caso del **consultorio de Alcolea** (1,1 millones), con las **obras ya adjudicadas**, **Salud** se ha topado con que la **empresa ganadora** ha entrado en **concurso de acreedores** y se **volverán** a **licitar**. Además, ya ha **escogido al equipo redactor del nuevo centro de salud de Bujalance** (se prevé que su presupuesto supere los 4,3 millones) y **está seleccionando el del consultorio de El Naranjo** (el coste provisional de este equipamiento es de 2,5 millones).

5.4 Oferta deportiva

En ambos pantanos (Almodóvar del Río: pantano La Breña y El Viso: pantano La Colada) la **temporada de baño**, fijada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico **entre el 1 de junio y el 30 de septiembre**.

Playa de La Breña (Almodóvar del Río)

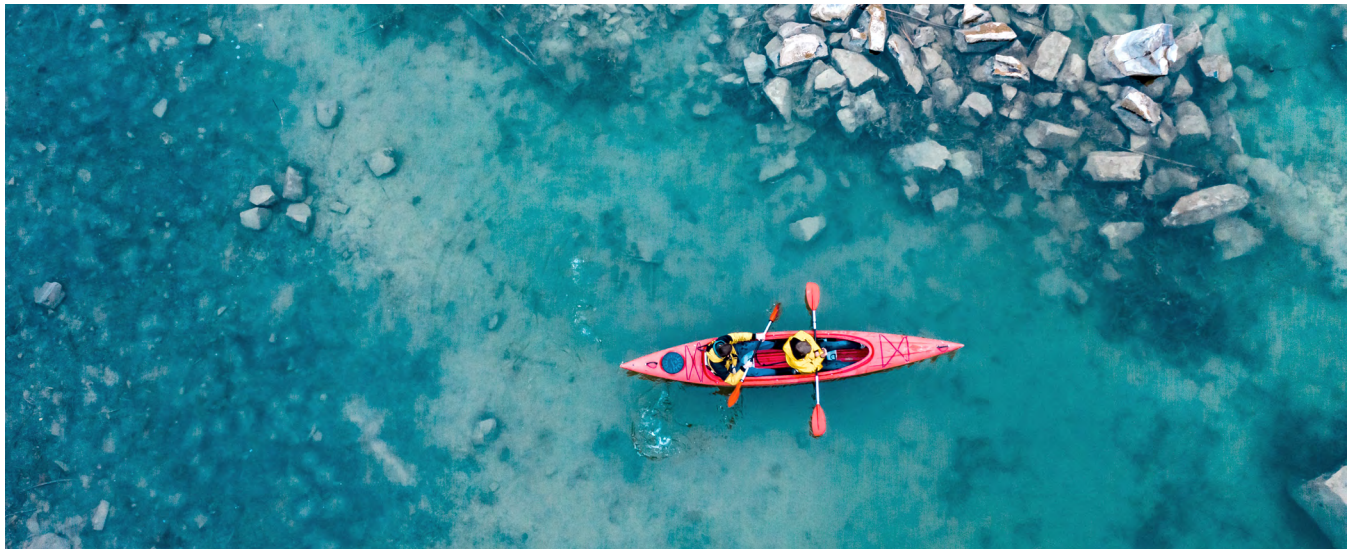
Con una playa de 140 metros de longitud, este pequeño **oasis de interior** se ha convertido en todo un lugar para el recreo y el ocio durante los meses de verano en Andalucía y ha conseguido una de las nuevas **banderas azules 2022** otorgadas por la Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor (Adeac).

▷ ENLACE A FUENTE

Algunos de sus atractivos principales es que cuenta con un **chiringuito** en sus instalaciones, así como la organización de diversas actividades destinadas al **turismo activo**, como la práctica de **esquí acuático o pádel surf o el alquiler de kayak** para recorrer las colas del pantano. Otros de los incentivos para aquellos que visitan el lugar es la posibilidad de disfrutar del atardecer desde **el barco turístico propulsado por energía solar**, poder alojarse allí mismo, en el camping La Breña o la práctica de deportes náuticos como la pesca o la vela, que se ofrecen desde su Club Náutico, situado junto al Centro de Actividades en la Naturaleza de La Breña II.

Playa de La Colada (El Viso)

La playa de La Colada posee un **arenal de unos 2.000 metros cuadrados** y cuenta, además, con un **bar-restaurante, un área recreativa, parque multiaventura y un Campo de Fútbol Play.**



Hornachuelos: Parque Multiaventura en Córdoba https://www.riosecretoaventura.com/.

A 50 kms. de Córdoba, a orillas del río Bembezar y en pleno corazón del Parque Natural de la Sierra de Hornachuelos.

Tirolinas: el mayor circuito urbano de España. Parque multiaventuras en Córdoba con hasta 15 tirolinas sencillas y dobles de 30 a 500 m de vuelo.

Triaction Tower: torre de escalada de 22 metros de altura con diferentes tipos de rocódromos y vías de escalada. Salto al vacío.

Circuitos puentes: diseñados para niños y mayores con más de 40 puentes colgante.

Descenso en piragua Benamejí (Córdoba)

Tramo familiar: el descenso se realiza en el río Genil, de dificultad media (es un grado II-III) durante aproximadamente 1 hora y media. Está en el centro geográfico de Andalucía y, si bien la provincia es Córdoba, se encuentra muy próximo a Málaga, Granada, Córdoba y Sevilla. La actividad se puede realizar durante todo el año, aunque depende de las sueltas de agua. Dificultad media y mayores de 7 años.

Tramo completo: Tramo del río Genil con zonas de rápidos que resulta indicado para las personas que ya tienen experiencia en descensos. En esta zona sólo navegan las piraguas de una plaza y las personas que demuestren tener conocimientos previos en la materia. Los guías de Salta-Ríos son los encargados de evaluar la capacitación de los clientes para realizar este tramo. Dificultad alta y mayores de 14 años.

▷ ENLACE A FUENTE

Circuito Provincial de Carreras Populares 2022

Está conformado por **45 pruebas agrupadas en tres categorías**, en base a sus características técnicas; así cuatro pruebas serán de Gran Fondo (pruebas de asfalto de más de 15 km), 37 carreras populares (pruebas de asfalto de hasta 15 km) y 4 citas de campo a través.
Toda la información de las pruebas, así como los formularios de inscripción a cada una de ellas pueden consultarse en www.carreraspopularescordoba.com.

Circuito Provincial de BTT Media Maratón

Uno de los más demandados circuitos de ciclismo gracias a la celebración de las '**Diputación Córdoba XCM Series 2022**', competición provincial de la modalidad de **BTT Media Maratón** que la Federación Andaluza de Ciclismo pone en marcha con la colaboración de la Delegación de Juventud y Deportes de la Diputación de Córdoba y gracias a la labor organizadora de los clubes ciclistas y ayuntamientos de la provincia.

▷ ENLACE A FUENTE

Se visitará por este orden las localidades de **Adamuz, Cardeña, Belalcázar, Lucena, Montemayor, Villanueva de Córdoba, Priego de Córdoba y Villafranca de Córdoba**.

Calendario de pruebas – Inscripciones en:

https://andaluciaciclismo.com/index.php/es/smartweb/seccion/circuito/andalucia/22CPCOXCM

5.5 Servicios de restauración

El **Patronato Provincial de Turismo de la Diputación de Córdoba** es un organismo autónomo local que tiene registrado en su web hasta **480** establecimientos dentro de la categoría de **restaurantes** y otras **40 tabernas** de la provincia de Córdoba.

▷ ENLACE A FUENTE

A fecha de cierre del 31/12/2020, había en la provincia de **Córdoba** 3.819 **establecimientos de restauración**. Esta cifra sale de la suma de **3.248 cafés y bares**, **534 restaurantes** y 37 **cafeterías**, según la herramienta del **Consejo General de Economistas**, la publicación «Fichas socioeconómicas 2021».

▷ ENLACE A FUENTE

5.6 Bolsa de alojamiento y vivienda

La **Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio** te ofrece un **buscador** para que puedas consultar los **planes urbanísticos y territoriales de las ocho provincias** de Andalucía: https://lajunta.es/3ly5i

En **Córdoba** ciudad hay un total de **152.242** viviendas, estando ocupadas el 80 %, por lo que habría unas 30.620 viviendas vacías, situándose principalmente en el Centro (5.836) y en Poniente Sur (5.745). También existían **4.331 solares sin edificar**, localizándose el 75 % en los distritos Periurbano Oeste, Periurbano Oeste y Sierra-Norte:

Distrito	**Solares sin edificar** (nº)
Periurbano Oeste	1.365
Periurbano Este	1.137
Sierra-Norte	731
Poniente-Norte	327
Polígonos industriales	179
Centro	148
Norte-Centro	126
Poniente-Sur	119
Sur	90
Levante	68
Sureste	40

Son los datos que se extraen de un estudio realizado por Antonio Torres, que fue jefe del **Centro de Proceso de Datos** del **Ayuntamiento** entre **1984 y 2012**, y que ha realizado un completísimo trabajo a través de las cifras del **Catastro** de la ciudad con fecha de actualización a 31 de diciembre del 2020.

▷ ENLACE A FUENTE

Según se recoge en la reciente **Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía – Horizonte 2027**, en el año 2021 se había iniciado la construcción de 1.416 viviendas libres en la provincia de Córdoba y se habían terminado otras 564: https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/ETEA_H-2027.pdf

Viviendas de nueva construcción iniciadas y terminadas según regimen por provincia. Andalucía

	Viviendas Iniciadas		Viviendas terminadas	
	Vivienda Protegida	Vivienda libre	Vivienda Protegida	Vivienda libre
Almería	29	1133	0	815
Cádiz	314	2.237	0	1.584
Córdoba	26	1416	0	564
Granada	11	1.935	0	1.488
Huelva	63	1139	0	530
Jaén	0	672	0	599
Málaga	26	5759	0	6159
Sevilla	848	6.355	0	3.905
Andalucía	**1.317**	**20.646**	**0**	**15.644**

▷ Fuente: IECA y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Nota: año 2021

En la **provincia de Córdoba**, la **promoción de viviendas creció durante el año 2021 un 68% al contabilizar proyectos para 1.980 inmuebles**, de los que **1.772 eran para edificios de renta libre** (+116,1%) y **208 para viviendas de protección oficial** (-41,4%).

La mayor parte de los proyectos visados de viviendas se sitúan en la ciudad de Córdoba, con un 77,5% del total de la provincia (1.536 pisos).

▷ ENLACE A FUENTE

La **web** 'Obranuevaencordoba.es', dirigida por **Juan Manuel G**ómez, consultor inmobiliario y una voz reconocida en el sector, acaba de actualizar su **análisis del sector inmobiliario en Córdoba** en el editorial del su revista del mes de **abril de 2022**. Pronostica **una subida de los precios de la vivienda** provocada por el incremento de costes (materiales de construcción y el transporte), a pesar de que el aumento de la inflación favorece la inversión en inmuebles. No obstante, opina que la salud de la obra nueva en Córdoba sigue siendo buena, ya que este mes hay tres nuevas promociones en el mercado.

En resumen, en abril hay activas 91 promociones, con un total de 3.669 viviendas (2.777 de vivienda libre y 914 VPO).

Un criterio muy similar parece asumir el **informe Tinsa**, tras refleja la incidencia ya de la guerra de Ucrania- Rusia, la presión inflacionista y la subida de costes.

▷ ENLACE A FUENTE

Los **precios en Córdoba ciudad se incrementan** por el retraso de materiales, la subida del coste de estos y el transporte. «La guerra ha provocado **un shock en la oferta** que como se prolongue aún será peor», reza en este informe de Timsa al que ha tenido acceso ABC. No obstante, parece que, **los precios suben pero con más** moderación que tiempos atrás. **No está en la horquilla alta española y andaluza de manera interanual, pero avanza por encima de la media provincial.**

El **precio del metro cuadrado de vivienda terminada en Córdoba capital se sitúa, pues, en 1.459 euros** por **1.054 euros en el conjunto de la provincia**. En Andalucía este indicador se coloca en 1.363 euros el metro cuadrado.

▷ ENLACE A FUENTE

En la provincia de Córdoba esfuerzo financiero que las familias tienen que hacer para adquirir un piso llega al 27,5 % cuando la media nacional está en el 30,7%.

Según la **Directora de Estudios y Portavoz de Fotocasa, María Matos**, el precio de la vivienda en España se incrementa interanualmente un 0,8% y sitúa su precio mensual en 1.913 euros/m2.

▷ ENLACE A FUENTE

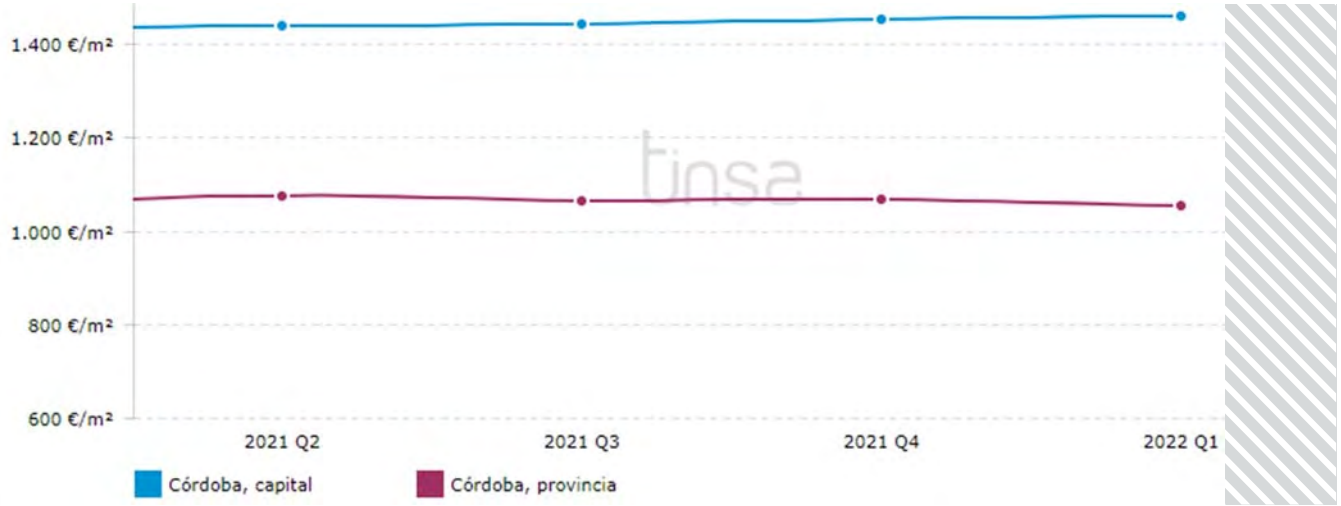
▷ ENLACE A FUENTE

Los precios de la vivienda por metro cuadrado en 13 comunidades autónomas no superan los 2.000 euros y entre ellas se encuentra **Andalucía** (1.718 euros/m2).

En las provincias, este primer trimestre de 2022 se presenta con 27 caídas trimestrales y 27 subidas interanuales. La **provincia de Córdoba** ha registrado una variación trimestral de +1,2% y una variación interanual del 3,4%, con un precio medio **en marzo de 2022 de 1.415 €/m²**.

Por **capitales de provincia**, **Córdoba** figura con un precio medio de **1.523 €/m2**, alcanzando una variación trimestral de +4,2% y del +1.5% anual. Por lo tanto, en **la capital el precio medio de la vivienda es superior al de la provincia en +7,63%.**

España cierra el primer trimestre del año el precio medio de **alquiler** con **un incremento trimestral del 2,5% y un interanual del 0,8%** (el primer incremento interanual después de 13 meses), según los datos del Índice Inmobiliario Fotocasa. Estos incrementos detectados en **marzo** sitúan el precio de la vivienda en alquiler en **10,53 €/m2 al mes**.



"Después de 13 meses con caídas interanuales consecutivas, parece que, por ahora, los descensos han finalizado y el **mercado del alquiler cambia la tendencia**. De hecho, estos datos nos indican que el mercado del alquiler vuelve a recuperar cierta normalidad y **la demanda parece que tiende a incrementarse mes a mes**. Las grandes ciudades vuelven a llenarse de jóvenes estudiantes, que son quienes más interactúan con este mercado y quienes más buscan una vivienda en alquiler. La fuerte demanda empuja los precios al alza de nuevo. Comienza ahora un periodo de estabilización en el que nos encontraremos la misma problemática de antes de la pandemia: la falta de oferta hará que el alquiler continúe tensionándose en las grandes ciudades. Algunas, a punto de alcanzar precios máximos", explica María Matos, directora de Estudios y Portavoz de Fotocasa.

En **Andalucía el incremento trimestral fue del 1,2% y un interanual del 1,9%,** siendo el precio medio de la vivienda en alquiler de **8,70 €/m2 al mes**.

Sin embargo, en **la provincia de Córdoba la variación trimestral fue del -3,1% y la interanual del -0,4%,** siendo el precio medio de la vivienda en alquiler de **7,09 €/m2 al mes**.

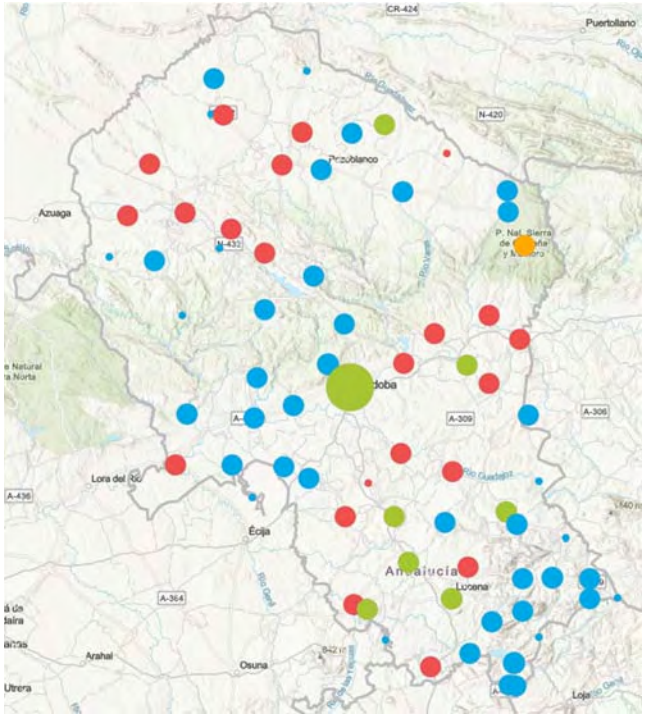
En la provincia de Córdoba esfuerzo financiero que las familias tienen que hacer para adquirir un piso llega al 27,5 % cuando la media nacional está en el 30,7%.

Después de 13 meses con caídas interanuales consecutivas, parece que, por ahora, los descensos han finalizado y el **mercado del alquiler cambia la tendencia**. De hecho, estos datos nos indican que el mercado del alquiler vuelve a recuperar cierta normalidad y **la demanda parece que tiende a incrementarse mes a mes**. Las grandes ciudades vuelven a llenarse de jóvenes estudiantes, que son quienes más interactúan con este mercado y quienes más buscan una vivienda en alquiler. La fuerte demanda empuja los precios al alza de nuevo. Comienza ahora un periodo de estabilización en el que nos encontraremos la misma problemática de antes de la pandemia: la falta de oferta hará que el alquiler continúe tensionándose en las grandes ciudades. Algunas, a punto de alcanzar precios máximos", explica María Matos, directora de Estudios y Portavoz de Fotocasa.

5.7 Servicio de hospedaje

Alojamientos turísticos en la provincia de Córdoba

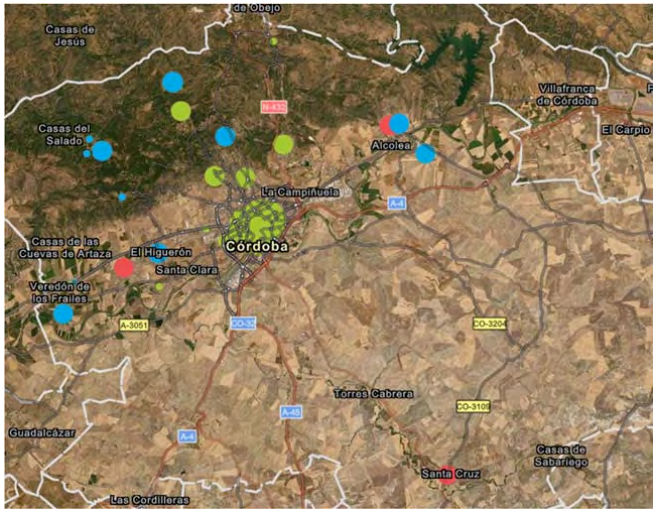
Tipo de alojamiento	Nº Alojamientos	Plazas
Establecimiento Hostelero	258	12.770
Apartamento Turístico	60	1.768
Vivienda con fines turísticos (VFT)	1.767	8.773
Vivienda turística de alojamiento rural (VTAR)	414	3.201



Alojamientos turísticos en el municipio de Córdoba

Tipo de alojamiento	Nº Alojamientos	Plazas
Establecimiento Hostelero	115	7.597
Apartamento Turístico	35	961
Vivienda con fines turísticos (VFT)	1.659	8.200
Vivienda turística de alojamiento rural (VTAR)	53	405

Es significativo el dato de que tanto el número de alojamientos como de plazas de hoteles y apartamentos turísticos del municipio de Córdoba suponen algo menos del 55 % de la capacidad total de la provincia. Sin embargo, los datos de VFT y VTAR son muy diferentes, ya que las VFT son mayoritarias en la capital (aprox. 95%) y las VTAR en la provincia (87%).



Atendiendo a la categoría de los establecimientos hoteleros de la provincia de Córdoba, se desglosarían así:

Establecimiento Hotelero	Categoría	Nº Establecimientos	Nº Plazas
Albergue	Única	8	447
Hostal	1 Estrella	46	1.178
Hostal	2 Estrellas	21	674
Hotel	1 Estrella	17	839
Hotel	2 Estrellas	45	1.742
Hotel	3 Estrellas	29	2.195
Hotel	4 Estrellas	27	3.864
Hotel	5 Estrellas	2	398
Pensión	Única	63	1.432
Subtotal Establecimiento Hotelero		**258**	**12.769**

Los establecimientos de **4 estrellas representan el 30 % de las plazas** hoteleras disponibles y, se alcanzaría hasta el 47 % de las plazas junto con los establecimientos de 3 estrellas.

5.8 Espacios deportivos

Instituto Municipal de Deportes de Córdoba (Imdeco), dispone de 19 instalaciones deportivas municipales: https://www.imdcordoba.es/instalaciones/

- Palacio Municipal de Deportes "VISTA ALEGRE"
- Instalaciones Deportivas Municipales (IDM): 13
- Complejos Deportivos Municipales (CDM): 4
- Piscinas: 3
- Campos de futbol: 12
- Circuitos naturales: 9
- Espacios multideportivos descubiertos: 11
- Pistas de petanca: 5
- Pista de aeromodelismo: 1

UCODEPORTE, S. L. U. es una empresa perteneciente a la Corporación Empresarial de la Universidad de Córdoba, cuyo objeto social es la explotación y gestión de los activos de naturaleza y uso deportivo de la Universidad de Córdoba; satisfacer las necesidades de uso docentes relacionadas con la educación física y deporte; y promocionar, desarrollar y realizar cualquier actividad relacionada con los activos objeto de explotación y uso deportivo de la Universidad de Córdoba: http://www.uco.es/empresa/ucodeporte/actividades/

- Instalación deportiva Menéndez Pidal: pabellón cubierto
- Área deportiva campus rabanales:
  - Piscina cubierta
  - Piscina exterior
  - Instalación deportiva Monte Cronos:
    - Pista vóley arena
    - Pista atletismo aire libre
    - Campo de césped artificial
    - Pista padel cristal
    - Campo de rugby
    - Pista de tenis
  - Instalación deportiva La Areté
    - Pabellón cubierto La Areté
    - Pista polideportiva exterior La Areté
    - Pista tenis y padel La Areté

Servicio Municipal de Deportes (SMD) del Ayuntamiento de Montilla

Plan Local de Instalaciones y Equipamientos Deportivos (PLIED), el Pleno de este ayuntamiento considera que **es muy positivo para Montilla disponer ya de este documento** en una fase de aprobación inicial, porque un 80 por ciento de las localidades de la provincia no cuentan con este plan o, si lo tiene, no está tan desarrollado**.**

Tras aplicar los estándares planteados por el Plan Director de Instalaciones Deportivas de Andalucía, constata «**cierto déficit» en pabellones polideportivos**, dado que Montilla cuenta con **uno para cada 7.580 habitantes,** cuando el umbral recomendable se sitúa en una instalación por cada 6.000 vecinos. A su vez, la localidad de la Campiña Sur debería contar con **quince pistas de pádel, en lugar de las siete existentes,** en atención a la demanda que se ha detectado en la ciudad.

▷ ENLACE A FUENTE

Plan Director de Instalaciones y Equipamientos Deportivos de Andalucía 2017–2027 (PDIEDA) se aprobó el pasado 25 de septiembre de 2018 por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y establece las previsiones de actuación en esta materia para los próximos diez años.

▷ ENLACE A FUENTE

Conclusiones para la provincia de Córdoba:

- La provincia como interior hace que las diferencias entre las distintas zonas sean menores a excepción de la capital, que concentra más del cuarenta por ciento de la población de la provincia.
- La población tiende a disminuir de sur (desde la subbética cordobesa), al norte (donde se encuentra el Parque Natural Sierra de Hornachuelos), estando las mayores poblaciones (Lucena, Puente Genil, Montilla…) emplazadas al sur de la capital.
- En general, la tasa de crecimiento vegetativo muy baja, ya que la mayoría de los municipios presentan una tasa de crecimiento negativa, situación que se acentúa de sur a norte.
- Destaca la situación en la Subbética, donde el municipio de Lucena, el más poblado tras la capital, absorbe casi todo el crecimiento de su zona, que con carácter general presenta un crecimiento negativo.
- No obstante, prácticamente todos los municipios presentan una población superior a los 1.000 habitantes, por lo cual en la provincia predomina una estructura de municipios media. Concentrándose en el norte las dos zonas rurales existentes (Valle del Guadiato y Valle de los Pedroches), representando 25 de los 75 municipios de la provincia.

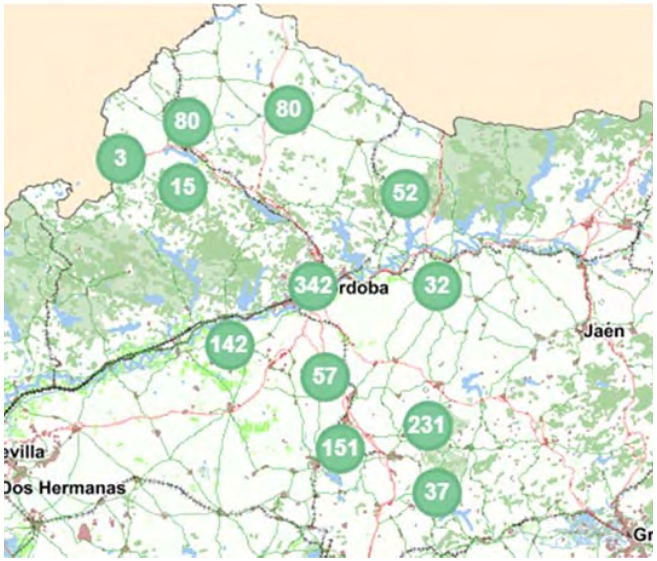
Córdoba. Sistema territorial PDIEDA, Red básica, Cuadro resumen

	Municipio	Clasificación	N.º municipios	Población (2016)	Superficie (km²)	Densidad (hab/km²)	Tasa Crecimiento (2004-2016)	
CO-1	VALLE DEL GUADIATO	Áreas rurales	8	24.147	1.797,60	13,43	-2.486	-10,3%
CO-2	VALLE DE LOS PEDROCHES	Áreas rurales	17	59.069	3.612,40	16,35	-2.418	-4,1%
CO-3	VEGA DE CÓRDOBA	Ciudades medias de interior	4	44.200	1.344,40	32,88	2.113	4,8%
CO-4	CAMPIÑA CORDOBESA	Ciudades medias de interior	17	140.171	1.844,40	76	1.285	0,9%
CO-5	SUBBETICA CORDOBESA	Ciudades medias de interior	14	123.730	1.598,20	77,42	1.684	1,4%
CO-6	ALTO GUADALQUIVIR	Ciudades medias de interior	7	39.239	1.241,50	31,61	-518	-1,3%
CO-7	AGLOMERACIÓN URB. DE CÓRDOBA	Zonas urbanas densas	8	361.054	2.333,10	154,75	12.080	3,3%
	Total Córdoba		**75**	**791.610**	**13.771,60**	**57,48**	**11.740**	**1,5%**

Fuente Palmera inauguró su nueva pista multideportiva que está ubicada en el estadio municipal Rafael Durán 'Rafalín', el pasado 28 de mayo y para su uso se necesita reserva previa, pero de uso gratuito.

▷ ENLACE A FUENTE

El **Inventario Andaluz** de Instalaciones y Equipamientos deportivos relaciona hasta **1.224 espacios deportivos**:



Municipio provincia de Córdoba	Espacios deportivos
Córdoba	248
Puente Genil	63
Lucena	59
Priego de Córdoba	50
Hornachuelos	31
Cabra	31
Carlota, La	30
Montilla	29
Fuente Obejuna	26
Almodóvar del Río	24
Fernán-Núñez	24
Fuente Palmera	24
Palma del Río	22
Pozoblanco	21
Baena	19
Posadas	19
Peñarroya-Pueblonuevo	18
Iznájar	18
Rute	17
Castro del Río	16
Montoro	16
Hinojosa del Duque	14
Belmez	14
Doña Mencía	13
Adamuz	13
Villafranca de Córdoba	12
Santaella	12
Cardeña	12
Bujalance	12
Espejo	11
Montemayor	11
Carcabuey	11
Aguilar de la Frontera	11
Rambla, La	11
Villaviciosa de Córdoba	11
Villanueva de Córdoba	10
Almedinilla	10
Carpio, El	9
Villa del Río	9
Luque	9
Victoria, La	9
Zuheros	9
Obejo	9
Viso, El	8
Cañete de las Torres	8
Benamejí	8
Belalcázar	8
Guadalcázar	8
Encinas Reales	8
Montalbán de Córdoba	8
Pedro Abad	8
Espiel	7
Valsequillo	6
Pedroche	6
Moriles	6
Villaralto	6
Nueva Carteya	6
Santa Eufemia	5
Villaharta	5
Dos Torres	5
Alcaracejos	5
Conquista	5
San Sebastián de los Ballesteros	5
Palenciana	5
Villanueva del Duque	4
Añora	4
Villanueva del Rey	4
Fuente-Tójar	4
Torrecampo	4
Guijo, El	4
Blázquez, Los	4
Fuente Carreteros	3
Monturque	3
Granjuela, La	3
Fuente la Lancha	2
Valenzuela	2
Total general	**1.224**

▷ ENLACE A FUENTE

5.9 Espacios para encuentros y jornadas

En la Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local hay **10 organizaciones registradas para la organización** de congresos, convenciones u otro tipo de eventos empresariales: 7 en el municipio de Córdoba, 2 en Priego de Córdoba y 1 en Puente Genil.

El Palacio de Congresos de Córdoba tiene cuatro salas actualmente disponibles; un moderno Auditorio (sala Medina Azahara) con las últimas tecnologías y prestaciones para acoger cualquier tipo de evento y con capacidad para más de **700 personas** y dos espacios abiertos: el Patio Blanco y el Patio Mudéjar. En su conjunto, tras finalizar las reformas de las otras cuatro salas, este nuevo Palacio de Congresos está dispuesto para acoger a más de 900 personas en esta primera fase.

El Centro de Exposiciones, Ferias y Convenciones de Córdoba (CEFC), que el Ayuntamiento de Córdoba tiene previsto poner en servicio al final de la primavera de este año, acogerá durante su primer año un total de 173 actos, de acuerdo al estudio de la oferta y la demanda de las instalaciones situadas junto en el **Parque Joyero** que ha realizado la consultora F&J Martín por encargo del Consistorio. Este documento, que manejan las comisiones municipales creadas para la puesta en marcha del equipamiento y al que ha tenido acceso ABC, precisa que 35 de estos eventos serán congresos, mientras que 48 serán convenciones y 90 jornadas de medio o pequeño formato o reuniones.

El trabajo de F&J Martín aporta una **estimación del volumen global de congresos y citas** de este tipo que se organizarán en la ciudad en el año en curso, y concluye que serán **522**. Además, el estudio se atreve a apuntar cuántos **profesionales** pasarán por el Centro de Convenciones, y da la cifra de **26.828.**

▷ ENLACE A FUENTE

El presidente de la Asociación de Organizadores de Congresos de Córdoba, Francisco Gordejo, entiende que "El Centro de Convenciones tiene que alcanzar su **punto de equilibrio en tres años**".

▷ ENLACE A FUENTE

El Spain Convention Bureau ha publicado recientemente un estudio, que dice que lo más probable es que se **recuperarán las cifras de actividad del sector en 2024**, pero que a lo largo de 2022 y 2023 se va a experimentar un crecimiento bastante importante.

Hasta la fecha ha existido **carencia de dos infraestructuras** muy importantes: el **Palacio de Congresos** de la calle Torrijos, que sigue en un grado de actualización que no es del cien por cien, aunque en **octubre o noviembre** se podrá utilizar al completo. Y, por otra parte, el **Centro de Convenciones y Ferias**, que nos anuncian que en el plazo de **un mes o dos estará en actividad**.

El hecho de que la **accesibilidad** de una infraestructura de este perfil sea buena es muy **importante** para tener mayor competitividad a la hora de captar eventos de gran formato. Eso está **sin resolver**.

La puesta en marcha de **plataformas de transporte intermodales** es una de las soluciones más importantes. Es decir, cuando alguien llegue en el AVE a Córdoba a participar en una feria o en un congreso, que tenga soluciones en la propia estación para el alquiler de un coche o plataformas de transporte intermodal serían muy importantes para facilitar que se pueda llegar a esa infraestructura.

Aulario del Campus de Rabanales: con 26 aulas con una capacidad para 150 persona, tres (3) aulas para 270 y una con un aforo de 540 asistentes.

6. Identificación de oportunidades y riesgos

Para la realización de esta identificación de **oportunidades y riesgos** se ha considerado dos etapas de la BLET: la construcción y su posterior desarrollo de su "ciclo de vida".

Para **cada etapa** se han realizado una **ficha con los apartados**: Oportunidades, Riesgos, Necesidades y Áreas de mejora.

OPORTUNIDADES BLET

Construcción

- Alianzas empresariales: socio local, UTE...
- Crecimiento inorgánico: adquisición, fusión, absorción...

Desarrollo y mantenimiento del ciclo de vida

- Alianzas empresariales: socio local, UTE...
- Crecimiento orgánico
- Crecimiento inorgánico: adquisición, fusión, absorción...

RIESGOS

- **Ruptura del consenso político y social sobre los efectos positivos de la BLET.**

- **Cumplimiento de plazos administrativos: agilización trámites burocráticos** Elevada burocratización de las administraciones públicas, falta de coordinación y cooperación entre las mismas, generando una excesiva complejidad normativa y en sus relaciones con los agentes económicos y los ciudadanos y un déficit en la gestión y calidad en la prestación de los servicios públicos (D16 ETEA H2027).

- **cumplimiento financiación: cuali y cuantitativamente**
  - Menor importancia relativa de la Formación Bruta de Capital en la economía regional (tanto en activos físicos, como intangibles), en parte debido a la menor inversión relativa estatal en la región (D7 ETEA H2027).
  - Dificultades previsibles en la gestión y el destino de los fondos extraordinarios del NGEU, así como en la coordinación entre las Administraciones en la aplicación de estos recursos. Posibilidad de un incremento de las desigualdades territoriales especialmente entre las propias regiones de España según se arbitren los criterios de reparto (A2 ETEA H2027).

- **Dotación de infraestructuras a tiempo:**
  - conexión con la autovía,
  - circunvalación,
  - variante oeste,
  - Ronda Poniente,
  - Ronda Norte (JA),
  - líneas periféricas de Aucorsa,
  - cercanías,
  - suministros (electricidad, gas, agua, saneamientos, ...)
  - aeropuerto,

Deficiente conexión a la Red Transeuropea de Transporte e infradesarrollo de las infraestructuras ferroviarias (tanto de mercancías como de personas), así como de las conexiones intermodales (éstas últimas en las áreas urbanas o subregionales). (D13 ETEA H2027)

- **Formación**:
  - Excesivo número de personas con reducida cualificación, por deficiencias y rigideces del sistema educativo y baja proporción de población con nivel de educación secundaria en formación profesional (D8 ETEA H2027).
  - Dificultad para la retención del talento, por la aceleración de la capacidad de otros territorios (nacionales o internacionales) para atraer y captar recursos humanos andaluces: "fuga de talento" y pérdida de fuerza laboral entre la población más joven, intensificando la pérdida de competitividad relativa de Andalucía frente a economías de nuestro entorno (A5 ETEA H2027).

NECESIDADES

- **información unificada y fidedigna: biunívoca (defensa – sociedad y viceversa)**

- **Formación adecuada y continuada**
  - Reforzar la calidad del sistema educativo
  - Formación profesional flexible y dual
  - Profesorado prospector
  - Aulas Ateca
  - Aulas de emprendimiento

- **Vivienda**
  - Apoyar las viviendas de protección oficial.
  - Impulsar la rehabilitación y adecuación de viviendas de segunda mano.

- **Conectividad vial y digital**
  - Mejorar las infraestructuras de transporte y la conectividad de puertos y plataformas logísticas con la RTE-T (Red transeuropea de transporte).
  - Mejorar los sistemas de transporte urbano y metropolitano.
  - Facilitar la movilidad interurbana.
  - Promover la conectividad digital.

- **Atención sanitaria**
  - Conciertos ISFAS – Entidades privadas: infraestructuras, equipamiento y personal. (Instituto Social de las Fuerzas Armadas).
  - Reforzar la accesibilidad a prestaciones sanitarias de calidad.

ÁREAS DE MEJORA

- **Obtención de homologaciones y/o certificaciones necesarias Sector Defensa.**

- **Gestión de expedientes de convocatorias para licitaciones asociadas a la BLET.**

- **Garantizar la formación de los recursos humanos:**
  - Aprovechar la disponibilidad de capital humano con nivel de educación superior y elevadas tasas de egresados en ingenierías o ciencias, entre otras disciplinas.
  - Hacer valer la existencia de un sistema universitario y de Formación Profesional público en todo el territorio andaluz.

- **Completar la dotación de infraestructuras de comunicación:**
  - Red áreas logísticas: ampliar y conectar
  - Corredores ferroviarios: completar

OPORTUNIDADES INDUSTRIA TRACTORA

Construcción

- **Alianzas empresariales: socio local, UTE…**
- **Crecimiento orgánico**
- **Crecimiento inorgánico: adquisición, fusión, absorción…**

Desarrollo y mantenimiento del ciclo de vida

- **Alianzas empresariales: socio local, UTE…**
- **Crecimiento orgánico**
- **Crecimiento inorgánico: adquisición, fusión, absorción…**

RIESGOS

- **Ruptura del consenso político y social sobre los efectos positivos de la BLET**

- **Dotación de** infraestructuras viarias básicas para la BLET a **tiempo**:
  - Reforma trazado A-4 (Ronda Sur).
  - Variante Oeste CO-32 para la conexión del Parque Logístico del Higuerón con la A-4.
  - Conexión de la estación de mercancías de ADIF con el Parque Logístico del Higuerón.
  - Ramal Central Ferroviario del corredor Atlántico y Mediterráneo (Algeciras-Francia).

- **Bajo gasto en I+D+i del sector empresarial**, con escasos canales de transferencia desde los centros de investigación públicos a los agentes empresariales (D1 ETEA H2027).

- **Escasa cultura emprendedora y empresarial**: emprendimiento por "necesidad" o de último recurso, numerosas **altas y bajas de empresas y poca predisposición a la innovación** (D1 ETEA H2027).

- **Formación**:
  - Excesivo número de personas con reducida cualificación, relacionada con las deficiencias y rigideces del sistema educativo, en todos sus niveles, con altas tasas de abandono escolar temprano y baja proporción de población con nivel de educación secundaria en formación profesional (D8 ETEA H2027).
  - Dificultad para la retención del talento, por la aceleración de la capacidad de otros territorios (nacionales o internacionales) para atraer y captar recursos humanos andaluces: "fuga de talento" y pérdida de fuerza laboral entre la población más joven, intensificando la pérdida de competitividad relativa de Andalucía frente a economías de nuestro entorno (A5 ETEA H2027).

- **Insuficientes competencias digitales**, tanto en el ámbito educativo, como en el empresarial y entre la ciudadanía, así **como en las administraciones públicas, en especial en los ámbitos locales/rurales** (D4 ETEA H2027).

- **Desequilibrada distribución de la oferta productiva** entre sectores económicos, con un elevado peso del tradicional sector servicios de actividades ligadas al turismo, el comercio y la agricultura (D5 ETEA H2027).

- **Reducido peso del sector industrial** (manufacturero), en comparación con España y el promedio de la UE, con **retrasos en la transición a la industria 5.0 y la economía circular** (D6 ETEA H2027).

NECESIDADES

- **Disponibilidad de suelo industrial**

- **Información unificada y fidedigna: biunívoca (defensa – sociedad y viceversa)**

- **Formación adecuada y continuada**
  - Reforzar la calidad del sistema educativo
  - Formación profesional flexible y dual
  - Profesorado prospector
  - Aulas Ateca
  - Aulas de emprendimiento

- **Vivienda**
  - Apoyar las viviendas de protección oficial.
  - Impulsar la rehabilitación y adecuación de viviendas de segunda mano.

- **Conectividad vial y digital**
  - Mejorar las infraestructuras de transporte y la conectividad de puertos y plataformas logísticas con la RTE-T (Red transeuropea de transporte).
  - Mejorar los sistemas de transporte urbano y metropolitano.
  - Facilitar la movilidad interurbana.
  - Promover la conectividad digital.

- **Atención sanitaria**
  - Reforzar la accesibilidad a prestaciones sanitarias de calidad.

ÁREAS DE MEJORA

- **Obtención de homologaciones y/o certificaciones empresas sector público-privadas.**

- **Gestión de expedientes de convocatorias para licitaciones empresas sector público.**

- **Garantizar la formación de los recursos humanos:**
  - Aprovechar la disponibilidad de capital humano con nivel de educación superior y elevadas tasas de egresados en ingenierías o ciencias, entre otras disciplinas.
  - Hacer valer la existencia de un sistema universitario y de Formación Profesional público en todo el territorio andaluz.

- **Completar la dotación de infraestructuras de comunicación:**
  - Red áreas logísticas: ampliar y conectar
  - Corredores ferroviarios: completar

7. Conclusiones

- Impacto económico puesta en marcha de la Base: 351 M€ en seis años (2022 – 2028).

- Impacto económico estimado en el PIB provincial: entre el 15% - 20 % (+2.000 M€ – 2.700 M€ vs 13.500 M€ en 2020).

- Impacto económico operativa anual de la base: 600 M€/ año.

- Necesidades de personal de la Base: unos 1.600 trabajadores, de los que entorno de 1.200 serán civiles y los restantes 400, militares. Un **30%** de los puestos corresponderá a **personal altamente cualificado**.

- **Mercado residencial**: en la actualidad, en junio de 2022, hay más de 30 promociones de obra nueva residencial en la provincia de Córdoba.

- **Formación demandable en los centros públicos en un futuro inmediato**: Ciclos de FP Dual, Títulos de Formación Profesional de Grado Superior, Másteres de FP…

- Egresados de la **UCO**: **los egresados** afines con el Grado de **Ingeniería Informática**, I**ngeniería Eléctrica**, **Ingeniería Electrónica Industrial y de Ingeniería Mecánica**.

- **Suelo industrial**: un abanico amplio de posibilidades (**más de millones de m2**) de implantación para las compañías interesadas:

- **Perfil empresas** tecnológicas de mantenimiento, abastecimiento, control de la gestión interna y análisis de datos:

  - Mantenimiento
    - Sistemas de gestión de taller. Control de la configuración.
    - Sistemas de apoyo al mantenimiento. Tecnologías de diagnosis.
    - Captura de datos en planta. Tecnologías predictivas.
    - Sistemas de frenado eléctrico en banco de pruebas. Cabinas de pintura eficientes.

  - Abastecimiento
    - Sistemas asistidos de apoyo al abastecimiento.
    - Sistemas autónomos de intra-transporte de mercancías. Sistemas automáticos de almacenamiento de material.
    - Sistema integrado de gestión de la intra-red de abastecimiento.
    - Sistema securizado de entrega de mercancías. Tecnología para captura de datos en planta. Gestión de la

  - Base
    - Sistemas de gestión tráfico interno.
    - Sistemas de gestión de la seguridad integral. Sistema digitalizado de gestión de personal. Sistemas de gestión de control ambiental. Sistemas de eficiencia energética.
    - Control de coordinación y Control integral de sistemas.
    - Despliegue de sistemas contraincendios integrado.
    - Implantación de una herramienta para la optimización de la actividad, infraestructuras logísticas y la toma de decisión.

  - Análisis de datos
    - Apoyo del Centro de tratamiento y análisis de datos de la Base.

A1

ANEXO 1

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (PTMACO)

El pasado 28 de abril de 2022 se celebró una Jornada participativa presencial en el Palacio de Congresos de Córdoba con objeto de recoger aportaciones para enriquecer el diagnóstico realizado sobre el estado actual de la movilidad antes de presentar el Borrador del **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (PTMACO)**, que recientemente se ha iniciado su elaboración por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano de Córdoba, que constituye el instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en el Área Metropolitana de Córdoba.

El **PTMACO** inició sus trabajos en marzo del 2021 y abarca a **19 municipios** en los que reside aproximadamente **la mitad de la población de la provincia, 413.378 habitantes** en 2019.

▷ ENLACE A FUENTE

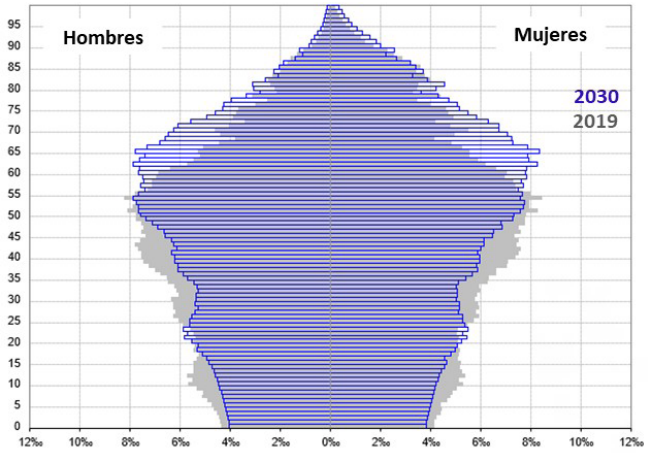
El ámbito territorial inicial del plan comprende el área **de Córdoba**, que está formada por **16 municipios**: Almodóvar del Río, La Carlota, El Carpio, Córdoba, Espejo, Fernán Núñez, Guadalcázar, Montemayor, Obejo, Pedro Abad, Posadas, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria, Villafranca de Córdoba, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba.

A estos municipios se han sumado **otros tres (3) municipios**: Montoro, Castro del Río y La Guijarrosa, por estar incorporados al **sistema tarifario del Consorcio** y detectarse un aumento de la movilidad obligada con Córdoba.

En este mismo **convenio de adhesión** se encuentran **otros dos (2) municipios**: Baena y Villa del Río. **Por este motivo se plantea el análisis de una posible integración de estos municipios en el ámbito del Plan.**

Análisis demográfico

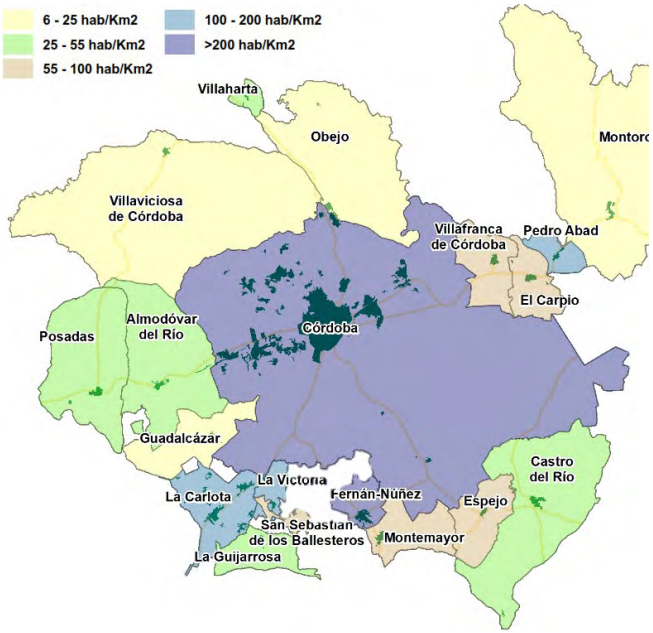
- El área de Córdoba se compone de **19 municipios** con una población de **413.055 habitantes** en 2019.
- La **población se ha mantenido prácticamente igual** durante la última década, creciendo apenas un 1% entre 2017/2019.
- **El municipio con la mayor carga poblacional es Córdoba que representa un 79%**del volumen total del área metropolitana. El resto de población se distribuye de manera uniforme entre el resto de los municipios.
- **La población está muy equilibrada** desde una perspectiva de género a nivel comarcal.
- La mayor carga de población por grupos de edad se encuentra entre aquellos que van desde los 15 a los 44 años (37%) y desde los 45 a 64 años (29%). **Se puede apreciar una población envejecida, que se verá más acusada según las previsiones para 2030.**



Densidad poblacional

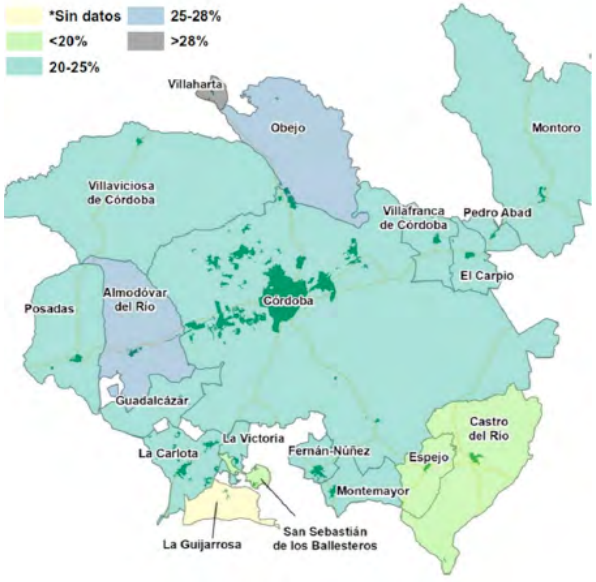
- La **diferencia de densidad de población** según los diferentes municipios del área metropolitana **es considerable**.
- El municipio de **Fernán-Núñez presenta una elevada densidad**, en comparación con el resto de los municipios, de 320 hab/Km2, obteniendo la cifra más alta de densidad del área y superando a la propia capital.
- **Los municipios con menor densidad poblacional** son Obejo y Villaviciosa de Córdoba, pertenecientes al Valle del Guadiato, que no llegan a los 10 hab./km2.

Las **evoluciones son muy estables** en prácticamente todas las macrozonas, exceptuando la macrozona de Las Colonias que durante el periodo de 2010-2016 ha experimentado un aumento de la densidad de población, alcanzando una cifra de 103 hab/Km2, para en 2019 volver a bajar hasta los 89 hab/Km2.



Empleo y actividad económica

- Según los datos del IECA para 2019, en el área de Córdoba existían un total de 40.750 personas en paro. **De este total, 41% son hombres y el 59% mujeres.**
- El municipio con mayor tasa de paro es Villaharta, mientras que Castro del Río y Espejo presentan las tasas más bajas.
- **Se ha producido un descenso** generalizado de la **tasa de empleo** en el periodo 2013/2019 en toda el área de estudio.
- Las cifras de paro se acentúan en la población femenina, especialmente en los **rangos de edad de 45 a 64 años.** Ocurre igual en el rango análogo masculino. **En el volumen de contratos no se detecta brecha de género** en el ámbito, ya que en 2019 se registraron 242.551 contratos, correspondiendo el 58% a hombres y el 42% a mujeres.
- Si se analiza el ámbito metropolitano en su conjunto, los contratos se distribuyen de manera que **la mayor parte corresponden al sector servicios (61%) y la menor al sector industria (5%).** Esto cambia cuando se analiza por municipios ya que, a excepción de Córdoba, en la mayor parte de los municipios el protagonismo lo adquiere el sector de agricultura, **evidenciando la marcada presencia de la actividad agraria en los municipios de la corona.**



Motorización

- Se aprecian **periodos con comportamientos distintos** en lo que a flota de **turismo y motocicletas** se refiere. Así, entre los años 1999-2011 y a causa de un periodo de gran auge económico, se produjo un crecimiento exponencial de la motorización, mientras que **entre 2011-2015 se experimentó una caída de la misma**.
- El municipio con el **índice de motorización más alto** de toda el área de estudio es **Obejo** que presenta una tasa de 718 veh./1.000 hab. Por el contrario, el **municipio de Villaharta es el que tiene el índice más bajo,** con 532 veh./1.000 hab.
- En el ámbito en su conjunto, la tasa de vehículos por cada mil habitantes ha aumentado un 42% en el periodo analizado. **Sin embargo, en el último año se ha experimentado un leve descenso del 3%, lo que muestra que esta tendencia está cambiando** gracias a las políticas fiscales en infraestructuras varias y al cambio de preferencias en los modos de transporte, todo ello en el camino hacia una economía hipocarbónica.
- Según el censo de conductores de 2018, existen más **conductores hombres** que mujeres a nivel general en el ámbito (42%/58%).

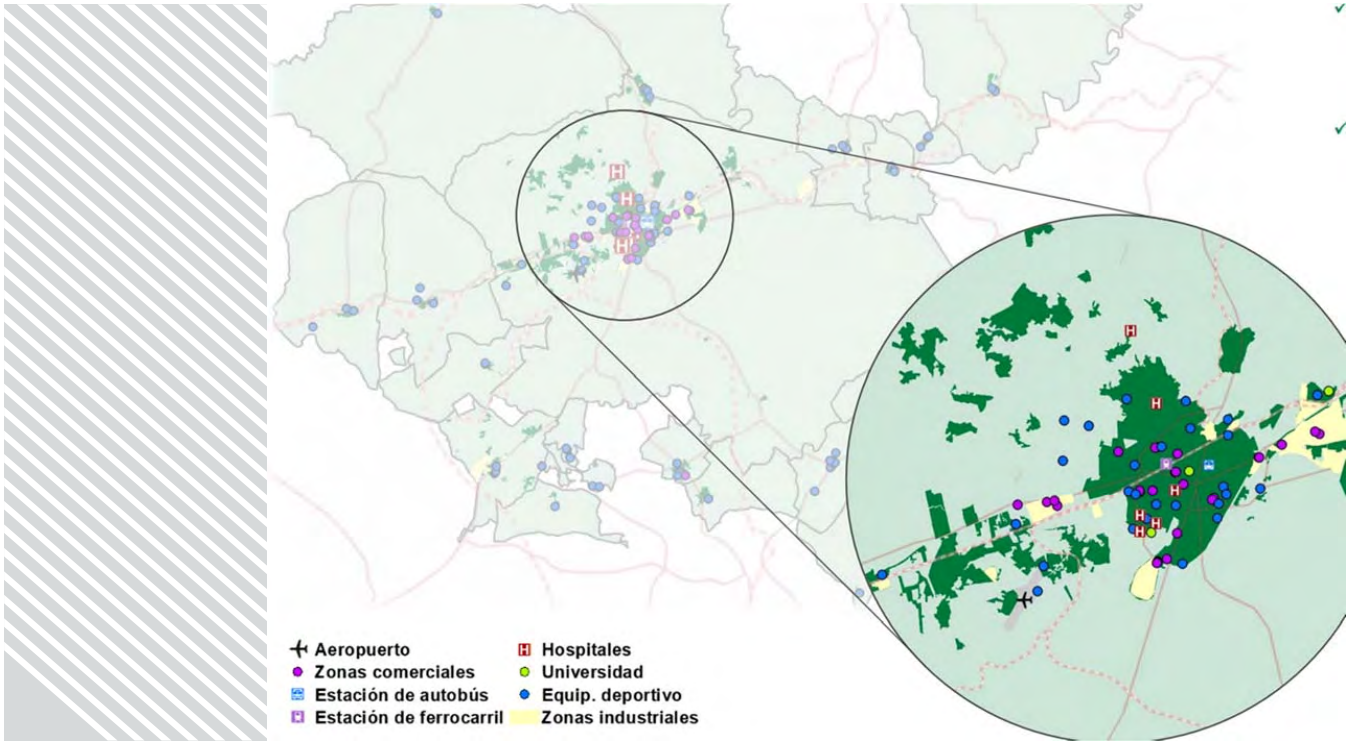
Principales Equipamientos

- **Los equipamientos más importantes se concentran en el municipio de Córdoba.** El resto de municipios solo disponen de equipamientos deportivos municipales y algunas zonas industriales.

- **Los principales puntos de atracción en el área son**:
  - **Tejido económico - productivo del área de Córdoba**, donde destacan:
    - Área Logística de Córdoba.
    - Centro de Transporte de Mercancías (CTM).

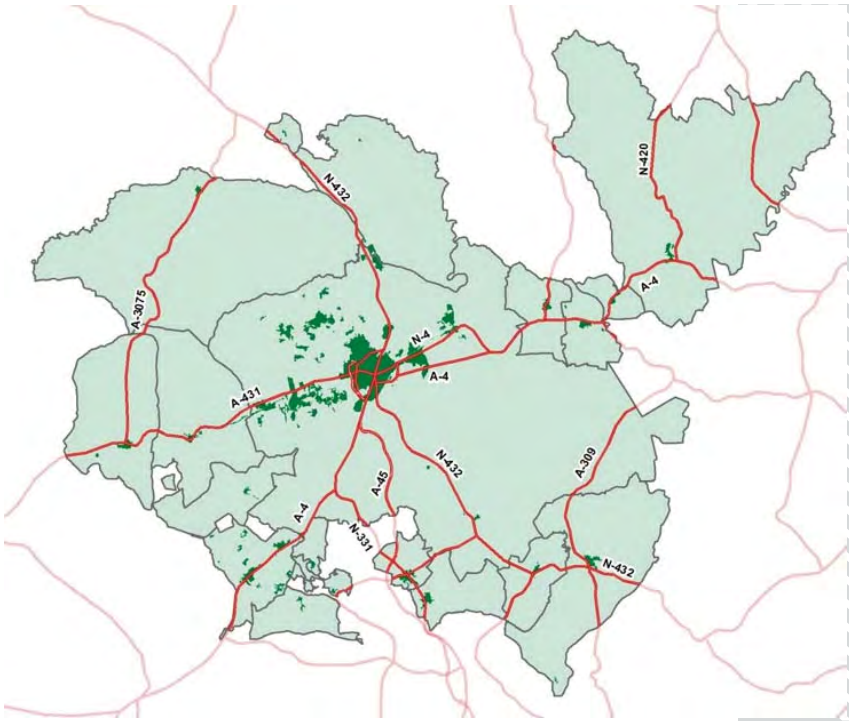
- **Oferta educativa**:
  - Campus de Rabanales.
  - Campus Centro.
  - Campus de Menéndez Pidal.
- **Hospitales:**
  - Hospital Materno-Infantil Reina Sofía.
  - Hospital Cruz Roja de Córdoba.
  - Hospital Los Morales.
  - Hospital Provincial de Córdoba.
  - Hospital General Reina Sofía.
  - Hospital Don Juan de Dios de Córdoba.

- **Estaciones de pasajeros y puertos:**
  - Estación de autobuses de Córdoba.
  - Estación de ferrocarril de Córdoba.



Red Viaria: Red territorial

- El ámbito se encuentra **bien comunicado**, predominando la conexión con la capital lo que provoca una **red viaria radial**, siendo las principales infraestructuras:
  - La **autovía A-4** que comunica el Alto Guadalquivir (Montoro, El Carpio, Pedro Abad, Villafranca de Córdoba) con la capital y con los municipios perteneciente a la zona de Las Colonias (La Carlota, La Victoria, S.S. Ballesteros).
  - La **autovía A-45** que comunica el municipio cordobés con la Campiña Sur (Fernán Núñez yMontemayor).
  - La **autovía N-432** que recorre el área de norte a sureste, conectando el Valle del Guadiato (Obejo, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba) con la zona de la Campiña Este (Espejo y Castro del Río).
  - La **autovía N-4** que sirve de enlace entre las barriadas o núcleos poblacionales más orientales del municipio de Córdoba y el propio núcleo de cabecera.
  - La **autovía A-431** permite la conexión en la capital y los municipios de la Vega del Guadalquivir.
- Las vías con **mayores intensidades medias** diarias (IMD) según datos de 2019, coinciden con los tramos del **entorno de Córdoba pertenecientes a la autovía A-4**.



Transporte en autobús

- El Consorcio de Transporte del área de Córdoba (CTMACO) da servicio a los 19 municipios mediante las siguientes 11 líneas de autobús:

Línea	Demanda 2019	%	Recorrido
M-250	125.863	20%	Córdoba - Posadas
M-220	118.894	19%	Córdoba - Villa del Río
M-230	105.852	17%	Córdoba - Baena
M-242	92.046	15%	Córdoba - Montemayor
M-243	77.324	12%	Córdoba - La Guijarrosa
M-221	38.267	6%	Córdoba - Villafranca de Córdoba
M-140	28.961	5%	Córdoba - San Sebastián de los Ballesteros - Cordobesas
M-110	17.198	3%	Córdoba - Villaviciosa de Córdoba
M-222	10.102	2%	Córdoba - Alcolea - Maruanas (El Carpio)
M-241	9.593	2%	Córdoba - Fuencubierta (La Carlota)
M-211	3.574	1%	Córdoba - Villaharta
Total	**627.674**		

- Los servicios urbanos que se encuentran integrados en el CTMACO son los de los municipios de Córdoba y Obejo.
- El **municipio de Córdoba tiene un servicio urbano** compuesto por 16 líneas urbanas y 10 líneas periféricas que cubren la Universidad, las barriadas aledañas o núcleos poblacionales más cercanos y las zonas industriales cercanas.
- Los municipios de **Obejo y Villaharta están cubiertos por una sola línea de autobús urbano**, que ha registrado en 2019 una demanda de 2.533 viajeros.
- El resto de municipios del área metropolitana con servicio urbano, no integrados en el CTMACO, son Montoro (1 línea), La Carlota (4 líneas) y Almodóvar del Río (1 línea).

Transporte Ferroviario: Media Distancia y Alta Velocidad

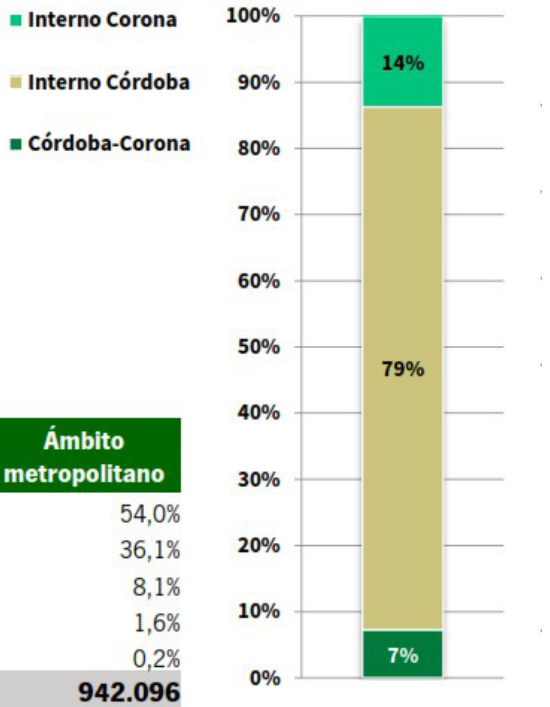
- El área metropolitana dispone de dos redes ferroviarias: **Red de Alta Velocidad,** que une Córdoba con Málaga, Sevilla y Madrid y **Red de Media Distancia** correspondiente al corredor Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz.
- De las 22 estaciones de ferrocarril existentes solo se **encuentran en uso 6 estaciones en la actualidad**: Posadas, Villarrubia de Córdoba, El Higuerón, Córdoba, Campus Rabanales y Alcolea de Córdoba. Todas están dentro del municipio de Córdoba, excepto la de Posadas ubicada en el municipio del mismo nombre.
- El tramo entre Alcolea de Córdoba y Villarrubia de Córdoba se realiza mediante servicio regional y hasta Posadas en Media Distancia. Es decir, para poder llegar a Posadas siempre hay que hacer trasbordo en Córdoba.
- En el trayecto **Posadas-Córdoba se dan 12 expediciones** (seis por sentido) para días laborables y 10 (cinco por sentido) para fines de semana, con una tarifa de 7,20 € (i/v).
- En el trayecto urbano **entre Villarrubia de Córdoba y Alcolea de Córdoba, la mayor frecuencia se da entre Córdoba y el Campus Universitario Rabanales** (12 por sentido en laborables)**, siendo este el trayecto más relevante**, con una tarifa de 3,90 € (i/v).

Análisis de movilidad

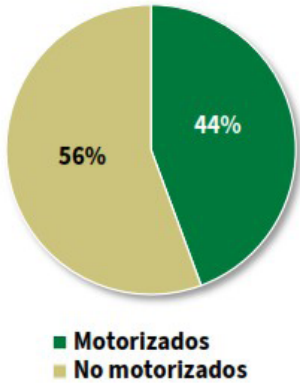
- En el área **metropolitana de Córdoba** se producen 942.096 viajes al día, es decir, **2,28 viajes hab./día.**
- Los **viajes realizados en el interior de Córdoba corresponden al 79%** del volumen total del área metropolitana, mientras que el **14% de los viajes** se originan y finalizan en algún municipio de la **corona**. Tan solo un **7% son relaciones entre la corona metropolitana y la capital**.
- El reparto modal corresponde a la siguiente distribución: **44% motorizados y 56% no motorizados.**
- La mayoría de los viajes se realizan **a pie (54,0%),** seguidos de los realizados en **vehículo privado (36,1%).**
- Del total de viajes realizados, **la bicicleta** representa un **1,6%**. Con respecto a los viajes no motorizados representa un **2,9%, destacando entre los viajes internos de Córdoba.**

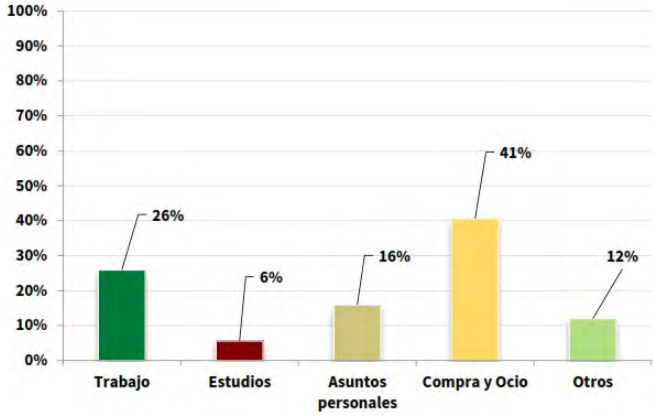
- **El ámbito donde la participación del transporte público es mayor es en el de Córdoba, donde su uso representa el 9,7%.** En las relaciones entre la corona y la capital su volumen corresponde a un 5,2% mientras que en el interior de la corona representa un 0,4%, probablemente por la inexistencia de transporte urbano en gran parte de los municipios de la corona y por el significativo carácter radial de la red de autobuses interurbanos, donde las relaciones con la capital son las protagonistas. **Para la totalidad del ámbito, el transporte público representa un 8,1%.**
- El uso del **vehículo privado** varía en función del ámbito. Mientras que para las relaciones **entre la corona y la capital es el líder (94,6%)**, en el resto de relaciones pierde peso cediéndoselo a los viajes a pie.
- Con respecto a los motivos que originan los viajes **la mayor parte se deben a trabajo (26%), compras y ocio (41%), de manera que la movilidad obligada representa un 32% de la movilidad total.**
- Desde una perspectiva de género, **las mujeres son las responsables del 56% de los viajes** que se generan en el área, haciendo más uso de los viajes a pie, en transporte público y otros. Por consiguiente, a los hombres les corresponden el 44% de los viajes, eligiendo con más habitualidad el vehículo privado o la bicicleta.

Relaciones (Viajes/día) de la EDM 2016	
Córdoba-Corona	68.412
Interno Córdoba	744.379
Interno Corona	129.305
Intermunicipales	78.184
Intramunicipales	863.912
Total	**942.096**



Concepto	Interno Córdoba	Interno Corona	Córdoba-Corona	Ámbito metropolitano
A pie	55,0%	76,9%	0,0%	54,0%
Vehículo Privado	33,3%	21,4%	94,6%	36,1%
Transporte Público	9,7%	0,4%	5,2%	8,1%
Bici	1,8%	1,2%	0,0%	1,6%
Otros	0,2%	0,0%	0,2%	0,2%
Total	**744.379**	**129.305**	**68.412**	**942.096**
Motorizados	43,2%	21,9%	100,0%	44,4%
No motorizados	56,8%	78,1%	0,0%	55,6%





A2

ANEXO 2

Fichas de empresas

cojali

INNOVATION & TECHNOLOGY

Soluciones Globales para el Apoyo Logístico y Sostenimiento de plataformas

Avda. de la Industria, 3
13610 Campo de Criptana (Ciudad Real)
Teléfono: +34 926 58 96 70
E-mail: cojali@cojali.com
www.jaltest.com/es/soluciones-defensa
Contacto: José Ángel Gallego

Cojali ofrece soluciones de mantenimiento predictivo, logística inteligente, sostenimiento, diagnosis multimarca y multisistema, monitorización de plataformas y componentes para Defensa

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
	•		•	•			

Número de empleados **623** | Cifra de negocio **101** M€

EINSA

La Innovación al servicio del Ejército de Tierra

Avda. de Madrid, 54
28802 Alcalá de Henares (Madrid)
Teléfono: +34 91 8809000
E-mail: info@einsa.es
www.einsa.es
Contacto: Laura Fiandra

EINSA diseña y fabrica los Equipos de Apoyo y Vehículos Logísticos y Tácticos tecnológicamente más avanzados

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
•		•	•	•			•

Número de empleados **130** | Cifra de negocio **25 M€**

EXPAL

Soluciones globales de defensa, municiones y sistemas de armas para Tierra, Mar y Aire

Avenida del Partenón, 16
28042 Madrid
Teléfono: +34 917 22 02 35
E-mail: CorpComms@expalsystems.com
www.expalsystems.com

EXPAL Systems desarrolla, fabrica, integra y mantiene una completa gama de productos, sistemas y servicios de altas prestaciones para los ejércitos de Tierra, Mar y Aire. Los productos y servicios de EXPAL están en servicio en más de 60 países

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
	•	•		•			•

Número de empleados **1.000**

GAHN L.G.C.

LOGISTICA | GESTION | CONSULTORES

Gestión integral de proyectos llave en mano

Velázquez, 11 - 28001 Madrid
Tel: + 34 91 576 42 66
Grabadores, 2
28830 S. Fernando de Henares (Madrid)
Tel: +34 91 488 54 45
E-mail: svicario@gahn.es
www.gahn.es
Contacto: Sandra Vicario Graullera

Empresa especializada en la gestión de Consorcios para prestar servicios al Sector Defensa y Seguridad, Gestión integral, logística y desarrollo de software

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
							•

GENERAL DYNAMICS
European Land Systems
Santa Bárbara Sistemas

Tractora del Sector Terrestre de la Industria Española

P.E. Cristalia Edificio 7/8
Teléfono: 915 850110
Email: Info.sbs@gdels.com
www.gdels.com
Contacto: Rafael Moreno

Aliado fiable en el Diseño, Fabricación, Mantenimiento y Apoyo Logístico de Vehículos Blindados

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
•	•	•		•			

Número de empleados **1.000**

indra

Indra, la transformación digital del Ejército

Avd. Bruselas, 35
28108 Alcobendas (Madrid)
Teléfono: +34 914 805 000
E-mail: infodefence@indracompany.com
www.indracompany.com

Indra desarrolla las tecnologías del futuro que cubrirán de forma integral las necesidades del Ejército. Nuestras soluciones potencian las capacidades de combate y ofrecen a las unidades del Ejército de Tierra la flexibilidad para actuar en entornos impredecibles, cambiantes y complejos

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
	•		•	•	•	•	•

Número de empleados **48.000** | Cifra de negocio **3.043** M€

John Cockerill

John Cockerill Defense España, socio logístico... también

Carrera de S. Jerónimo, 15 - 2ª Planta
28014 Madrid (España)
Teléfono: +34 91 454 70 51
E-mail: mark.fenwick@johncockerill.com
www.johncockerilldefense.es
Contacto: Mark Fenwick, Director General - Nathalie Charlier, Comunicaciones

Formación de operarios de mantenimiento en nuestras instalaciones ©John Cockerill Defense

John Cockerill Defense España SL ofrece torres de calibre medio y grande así como apoyo logístico y formación de operadores

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS (formación y apoyo)
	•	•	•	•	•	•	•

Número de empleados 5.176 Grupo (711) Defensa | **Cifra de negocio** 1.014 Grupo (375) Defensa M€

LEONARDO

Un aliado tecnológico en España desde hace más de 15 años

C/4 nº 47 - 46393 Loriguilla (Valencia)
Teléfono: +34 961520602
E-mail: info@leonardohispania.es
www.leonardohispania.es
Contacto: Manuel Martínez Cuadrón

Sede de Leonardo Hispania

Leonardo Hispania es una empresa española que opera en el sector de la aeronáutica, comunicaciones, ciberseguridad, Electrónica y sistemas de armas para defensa

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
	•	•	•	•	•	•	•

Número de empleados **46.462** (Grupo)

Navantia

Soluciones para Ejército de Tierra cada vez más digitales y ciberseguras

Calle Velázquez, 132
28006 Madrid
Teléfono: +34 91 3358400
E-mail: ebenito@navantia.es
www.navantia.es
Contacto: Esther Benito

Navantia cuenta con una gran experiencia como integrador de sistemas navales avanzados en otras plataformas para Ejército de Tierra

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
•	•	•	•	•	•	•	

Número de empleados **3.869***

Cifra de negocio **1.088.804*** miles de euros

TECHMODAL
Opportunities. Found.

Cómo Techmodal ahorró 65 millones de libras al Ejército Británico

33-35 Queen Square, Bristol
United Kingdom BS1 4LU
Teléfono: +44 (0)7593 408 508
E-mail: s.benham@techmodal.com
www.techmodal.com
Contacto: Simon Benham, Head of Business Development

Techmodal es un negocio basado en la ciencia aplicada de datos que resuelve complejos problemas relacionados con los datos de sus clientes de Defensa e Industria

VEHÍCULOS	MANTENIMIENTO	ARMAMENTO Y MUNICIÓN	SIMULACIÓN	INGENIERÍA	OPTRÓNICA	MANDO Y CONTROL	OTROS
•	•	•	•			•	•

Número de empleados 150

Entidad colaboradora:

IPRODECO
Instituto Provincial de Desarrollo Económico de Córdoba

Diputación de Córdoba

Fundecor
Fundación universitaria para el desarrollo de la provincia de Córdoba

CSG INGENIERÍA
COSIGEIN - Homologación y marcado CE

INSTITUTO PROVINCIAL
DE DESARROLLO ECONÓMICO
DE LA DIPUTACIÓN DE CÓRDOBA

Avda. del Mediterráneo, s/n
14011 / Córdoba
Tel. 957211464

www.iprodeco.es

FUNDACIÓN UNIVERSITARIA
PARA EL DESARROLLO
DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

C/ Doña Berenguela s/n,
Edificio Vial Norte UCO (2ªplanta)
14006 / Córdoba
Tel. 957 21 31 31

fundecor@uco.es
www.fundecor.es

CSG INGENIERÍA

C/ Astrónoma Cecília Payne, M4.2
(PCT Rabanales 21)
14014 Córdoba
Tel. 957 32 61 55

csgingenieria.es