

Andalucía, plataforma logística del sur de Europa

El reportaje

La capacidad de Andalucía como plataforma logística del sur de Europa abre significativas oportunidades al sector de la obra civil, encargado de la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias para el transporte de mercancías.

Estas posibilidades han ido en aumento en los últimos años, como consecuencia del incremento de las importaciones y exportaciones, que han posicionado a Andalucía como la segunda región exportadora de nuestro país, siendo la comunidad líder en términos de crecimiento.

Las cifras registradas por los movimientos comerciales confirman esta tendencia al alza. En el último semestre

las exportaciones han experimentado un repunte del 23% respecto al año anterior. Por su parte, las importaciones también crecieron en los seis primeros meses de 2017 en un 20,6%. Sectores como el agroalimentario y el aeronáutico han contribuido a un cambio del modelo comercial y por primera vez las exportaciones superan a las importaciones.

En 2016 el transporte de productos y mercancías andaluzas hacia el exterior movilizó 25.600 millones de euros, una inyección económica importante que tiene un efecto dinamizador sobre otras actividades como son los servicios y la construcción.

sigue en pág. 02 >>>

Pulsímetro obra pública 03

En primera persona
Entrevista Javier Barrero López, presidente Autoridad Portuaria de Huelva 04

En primera persona
Entrevista Arturo Coloma Pérez, presidente Detec 06

La opinión
Felipe López García, consejero de Fomento y Vivienda 08

Edita

CEACOP - Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública
Avda. del Reino Unido, 9 - Edificio Sevilla Sur,
Local 1 - 41012 SEVILLA
Tfno: (+34) 954 23 27 24 Móvil: 600 52 14 21
Fax: (+34) 954 24 04 50
ceacop@ceacop.com | Twitter: @ceacop

Hay 3 factores importantes que explican el desarrollo del sector exportador en nuestra Comunidad:

- La situación geoestratégica de Andalucía, tanto como región periférica respecto a Europa como por su posición central en relación con los tráficos marítimos de Europa con Asia, América y África, convirtiéndose así en un nodo logístico de rango intercontinental. Este aspecto hace de Andalucía un enclave logístico mucho más atractivo en comparación con otras regiones españolas.
- El desarrollo del sector del transporte de mercancías, con empresas y recursos técnicos cada vez mejor capacitados.
- La construcción de infraestructuras para el transporte: zonas logísticas, puertos, carreteras, ferrocarril.

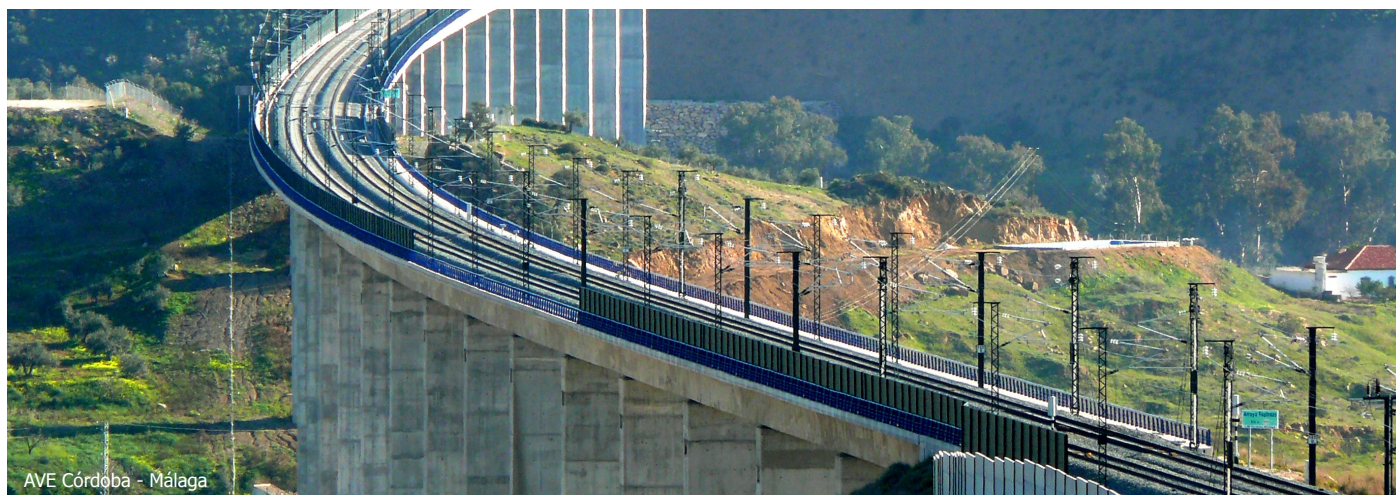
Frente a otras regiones, Andalucía cuenta con una posición geoestratégica privilegiada para el transporte

y el Mediterráneo y Europa y África, lo que sitúa a Andalucía de forma privilegiada en las rutas marítimas internacionales.

En la actualidad, la comunidad cuenta con 13 puertos comerciales, de los que 5 son autonómicos (Ayamonte, Isla Cristina, Barbate, Carboneras y Garrucha) y 7 competencia del Estado (Sevilla, Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga, Motril y Almería), que acaparan el 30% de la actividad portuaria de España, siendo el de Algeciras el más importante de España y uno de los líderes en Europa en el transporte de contenedores (más de 100 millones durante 2016).

En cuanto a las **carreteras** andaluzas, el tráfico comercial circula, principalmente, por 2.500 kms de vías de alta capacidad, que son las óptimas para el transporte de mercancías y viajeros, y que suponen un 10% de la red viaria andaluza.

El **ferrocarril** también es una opción para la distribución de mercancías. La red ferroviaria andaluza recorre 2.365 kms, donde 2.011 son de vía convencional y 354 de alta velocidad. En 2016 las mercancías transportadas por RENFE llegaron a las 940.000 toneladas, lo que supone un 2% del tráfico nacional.



INFRAESTRUCTURAS ANDALUZAS PARA EL TRANSPORTE

Si el sector de la distribución comercial continúa con su crecimiento, algo que ya se apunta según los últimos resultados, será necesario que las administraciones planteen una política de mejora de las infraestructuras existentes, tanto en lo que se refiere a nuevas actuaciones como al mantenimiento y mejora de las actuales, para que puedan atender a un volumen de tráfico de mercancías que cada vez es mayor.

Esta política de infraestructuras tendría que actuar sobre aquellas que vertebran el mapa logístico andaluz, que principalmente son las áreas logísticas, los puertos, las carreteras y la red ferroviaria. De este modo, se aseguraría la intermodalidad para todas estas plataformas de transporte.

Andalucía cuenta con un conjunto de **áreas logísticas** para ordenar el transporte de mercancías, que está gestionado la Red Logística de Andalucía, sociedad creada a partir del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2007-2013. La comunidad dispone de un total de 11 áreas vinculadas a 7 nodos portuarios y 4 nodos interiores, y ubicadas en emplazamientos estratégicos para la distribución comercial y el desarrollo de actividades económicas y empresariales relacionadas con la logística. De ellas, están en funcionamiento las áreas logísticas de Bahía de Algeciras, Sevilla, Málaga y Córdoba, en desarrollo las de Almería, Jaén, Granada, Antequera y Bahía de Cádiz y en estudio las de Huelva y Motril.

Por otra parte, los **puertos** andaluces son una excelente puerta de entrada y salida para las mercancías al disfrutar de un emplazamiento clave a nivel mundial, conectando el Atlántico

Las carreteras y la red ferroviaria siguen en espera de inversiones necesarias para asegurar la intermodalidad del transporte

INVERSIONES PENDIENTES

Es en carreteras y ferrocarriles donde Andalucía presenta las principales carencias de infraestructuras relacionadas con la actividad logística, que ponen en tela de juicio la intermodalidad del modelo de transporte andaluz.

En la red viaria, hay actuaciones pendientes de ejecución en zonas de especial interés logístico, que supondrían una inversión de 2.755 millones de euros. Entre estos proyectos pendientes de ejecutar están algunos de los tramos de la A-32 Linares-Albacete, así como de las autovías del Almanzora, del Olivar, y de la A-384.

Por su parte, hay actuaciones ferroviarias cuya puesta en marcha supondría un estímulo para el sector de la distribución, como es el caso de la renovación de vía de la línea Almoraima-Algeciras, el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol, el Eje Ferroviario transversal de Andalucía, la Línea ferroviaria Bobadilla-Algeciras y los ramales en la nueva terminal de contenedores del Puerto de Cádiz. Actuaciones que supondrían una inversión de 6.000 millones de euros.

Las carencias en intermodalidad de los sistemas de transporte andaluces son una asignatura pendiente que también dificulta la actividad en algunos de los puertos andaluces que siguen a la espera de conexiones para el tráfico de las mercancías entre los barcos y el ferrocarril, como es el caso de Almería.

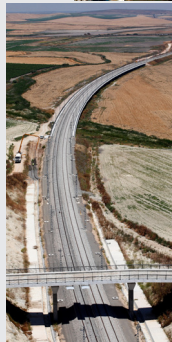
La impronta andaluza en la construcción de Andalucía como plataforma logística

Son muchas las empresas andaluzas, constructoras e ingenierías, que han demostrado sus capacidades técnicas en el desarrollo de proyectos de infraestructuras logísticas en nuestra región.

Esta experiencia hace que las firmas andaluzas sean profesionales de referencia dentro y fuera de nuestras fronteras, en el diseño y la construcción de este tipo de infraestructuras.



Ampliación de la capacidad de la terminal ferroviaria de Batán, en el Puerto de Sevilla. Fase I, construcción 3ª vía; y Fase II, adaptación a mayor longitud.
MARTÍN CASILLAS, S.L.



1ª y 2ª fase del Parque Tecnológico de Andalucía, con un total de 2.225.000 m2 de superficie urbanizada, y el Centro Logístico de Antequera, con 540.000 m2.

Tramos del AVE Madrid-Valencia, AVE Sevilla-Bobadilla, AVE Antequera-Granada y AVE Sevilla-Cádiz.

Autovía del Mediterráneo A-7 y la Autovía A-44. Variante exterior de Granada.

CONSTRUCCIONES VERA, S.A.



Estación Ferroviaria Huelva, 5 vías, con andenes respectivos de 400 y 240 metros. Autovía de Málaga (A-45), Tramo Encinas Reales-Benamejí.
DETEA, S.A.

Estos son algunos ejemplos de actuaciones concretas donde han participado empresas andaluzas. Además de las constructoras, nuestras ingenierías han tenido un papel muy destacado en el campo del diseño y la geotecnia de las infraestructuras para el tráfico de mercancías.

PULSÍMETRO OBRA PÚBLICA



El Parlamento clama por el retraso del eje Algeciras-Bobadilla

Todos los grupos reclaman al Estado más fondos para un proyecto estratégico.

ABC de Sevilla, 11/05/2017



La Junta ha dejado sin gastar 6.700 millones en inversiones

El Gobierno de Susana Díaz ha dejado de gastar desde 2013 hasta el ejercicio 2016 un 43% del dinero previsto.

ABC de Sevilla, 02/06/2017



El PIB se acelera al 0,9% en el segundo trimestre por consumo y construcción

La economía española coge carrerilla y aumenta su ritmo trimestral de crecimiento al 0,9% en el segundo trimestre de 2017.

Expansión, 30/06/2017



Junta y Ceacop abordan la reactivación de obras y nuevas inversiones en infraestructuras en Andalucía

El consejero de Fomento y Vivienda y la presidenta de Ceacop han mantenido un encuentro para abordar las obras reactivadas y las nuevas inversiones en infraestructuras.

Europa Press, 06/07/2017



El plan del Gobierno de 5.000 millones para carreteras tendrá inversión privada y fondos europeos

El proyecto huye de la fórmula de las radiales de pago y se volcará en 20 grandes corredores que abarcarán hasta 2.000 kilómetros de carreteras de alta capacidad.

El País, 14/07/2017



Las obras públicas se tendrán que trocear para dar entrada a las pymes

La norma impone una nueva regulación sobre la manera de licitar: todas las obras y los contratos se deberán trocear, para que las pymes puedan licitar por ellos y, en su caso, gestionarlos.

Expansión, 07/08/2017

Javier Barrero López

Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva

“El Puerto de Huelva es parte indispensable del ecosistema industrial nacional, aporta innovación y crecimiento constantes

El Puerto de Huelva es uno de los enclaves logísticos que más está apostando por reforzar sus capacidades como nodo de entrada y salida de mercancías, contribuyendo al desarrollo comercial e industrial onubense. Con una extensión de 1.700 hectáreas, esta terminal invirtió en 2016 81 millones de euros para modernizar sus infraestructuras. En esta entrevista su presidente, Javier Barrero, nos presenta las líneas de actuación presentes y futuras del Puerto de Huelva.



El desarrollo de las infraestructuras y del sector de la distribución de los últimos años, están contribuyendo a que Andalucía adquiera el perfil de plataforma logística del sur de Europa. En este escenario, ¿qué papel juega el Puerto de Huelva como agente y nexo logístico de Andalucía?

Los grandes nodos logísticos mundiales se caracterizan por tener una vinculación portuaria, y éste es el caso de Andalucía al tener una situación geoestratégica privilegiada. Por otra parte, nuestra Comunidad Autónoma tiene a sus principales puertos dentro de la Red Transeuropea de Transporte y cuenta, al mismo tiempo, con grandes infraestructuras portuarias como son los puertos de Algeciras y Huelva.

En este sentido, el Puerto de Huelva es parte indispensable del ecosistema industrial nacional, al ser una institución que aporta a este ecosistema innovación y crecimiento constantes, todo ello siendo sostenibles y respetuosos con el medio ambiente, una de nuestras prioridades

Según las últimas informaciones, el año pasado el Puerto de Huelva invirtió 81 millones de euros en obras de modernización. ¿Cuáles han sido las actuaciones más relevantes?

Quizá la más relevante sea la puesta en marcha de la terminal de contenedores en el Muelle Sur, con unas infraestructuras que convertirán al Puerto de Huelva en un importante nodo logístico del sur de Europa, dentro de su estrategia para diversificar su actividad mediante su conversión en un puerto logístico, con vocación de nodo logístico global. De hecho, el Puerto de Huelva ha contado con el apoyo de Bruselas a la Estrategia Multimodal y su consideración como puerto core de la Red Europea de Transporte TEN-T, a lo que se suma la gestión de los primeros trenes de contenedores y la nueva línea marítima de contenedores con Canarias.

En esta apuesta inversora, se han realizado nuevas obras y mejora de las existentes con el objetivo de mejorar la operativa portuaria, así como avanzar en la integración Puerto-ciudad. Entre estas obras están, además de la nueva terminal de



Muelle Sur

Es importante resaltar la importancia que tienen los puertos en la economía española, ya que muchas veces no son suficientemente valorados. En nuestra Comunidad, **los puertos son motores indiscutibles**, con unos tráficos y unas cifras de importación-exportación muy relevantes dentro del sistema portuario español

contenedores, la nueva terminal logística de minerales de Impala Terminals Huelva, la ampliación sur del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo o el Paseo de la Ría.

¿Y cuáles son los futuros proyectos e inversiones en que tienen previsto embarcarse?

Tenemos la mayor superficie de España, 1.700 hectáreas, lo que nos convierte en una gran oportunidad para albergar nuevas actividades de negocio, continuar creciendo y conseguir nuevos retos como puerto logístico, un ámbito en el que contamos con aspiraciones y ambiciosos proyectos de futuro.

Por otra parte, el Puerto de Huelva está experimentando una expansión sin precedentes. Hemos cerrado el ejercicio 2016 con un volumen total de tráfico portuario de 30,5 millones de toneladas, lo que reafirma nuestro liderazgo como uno de los puertos graneleros más relevantes del sistema portuario español.

Pretendemos ampliar el Muelle Sur hacia el norte ante las previsiones del aumento del tráfico de contenedores

En estos momentos afrontamos una decidida apuesta por la diversificación orientada hacia el tráfico de contenedores en Muelle Sur, donde opera desde primeros de año una nueva línea de contenedores con las Islas Canarias a cargo de la empresa consignataria Termisur, además de un ferry a Canarias, que registra gran movimiento de tráfico ro-ro.

La nueva terminal de contenedores cuenta, además, con previsiones de alcanzar los 50 mil TEUS este año e ir ampliando con tráfico de mercancías procedente de Marruecos, del norte de Europa y Canarias entre otros orígenes y destinos. Para dar respuesta a estas expectativas, pretendemos ampliar el Muelle Sur hacia el norte.

Estamos innovando, además, para atraer nuevos tráficos, con proyectos pioneros, como el que llevamos a cabo conjuntamente con Enagás, de refrigeración de mercancías a través del uso de gas natural licuado, con el objetivo de conseguir frío con un 60% de ahorro a partir del proceso de regasificación del gas natural licuado (LNG) que se lleva a cabo en la planta de Huelva. Este proyecto va a permitir que las naves logísticas frigoríficas que se implanten en el Puerto de Huelva cuenten con un suministro de energía frigorífica a un coste muy competitivo

Atendiendo a estas previsiones, ¿hacia dónde apunta la estrategia de crecimiento o consolidación del Puerto?

De cara al futuro, el equipo directivo de la Autoridad Portuaria de Huelva continúa trabajando para mejorar la competitividad del puerto onubense a través de la ejecución del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022, cuyas principales líneas de actuación se centran en conseguir la consolidación y diversificación de la actividad, la mejora de la competitividad, el desarrollo de infraestructuras e intermodalidad, la relación con el entorno y la integración con el medio ambiente. Estamos muy comprometidos con la integración del puerto en la ciudad y en la provincia.

¿Cómo valoran la capacidad de las constructoras e ingenierías andaluzas en la ejecución de las infraestructuras portuarias?

Son excelentes, trabajamos con muchas de ellas sin ningún problema. Son equiparables a las mejores del mundo.



Terminal de contenedores

En primera persona

Arturo Coloma Pérez

Presidente de Detea

«A quienes afirman que en obra pública ya está todo hecho, les pido que miren a su entorno. Necesitamos un nivel inversor para mantener con garantías las infraestructuras existentes y acometer nuevas actuaciones»

Desde una perspectiva empresarial ¿cómo valora la actual situación de la obra pública?

En estos momentos la inversión pública en infraestructuras está por debajo de los mínimos históricos. Frente a los que afirman que ya está todo hecho solo les pido que miren a su entorno más próximo y comprobarán tanto carencias como nuevas necesidades, para lo que es necesario aumentar la inversión, al menos hasta alcanzar un porcentaje inversor similar al de los países de nuestro entorno. Inversión que no solo debe permitir mantener con garantías las infraestructuras ya realizadas, sino, también, acometer nuevas actuaciones básicas en carreteras, ferrocarriles, puertos, instalaciones sanitarias, educacionales, etc.

Para Detea a día de hoy ¿qué importancia tienen los proyectos del sector privado?

Detea se ha caracterizado por acometer proyectos de ingeniería y construcción tanto para el sector privado como para el sector público. Debido a los ajustes del déficit presupuestario del Estado, lo cierto es que en estos momentos el cliente privado está más activo, llevándose a cabo actuaciones y proyectos de interés, principalmente, en las grandes ciudades y en la costa turística. La bajada drástica de precios de suelo urbanizado y el paulatino resurgir de la financiación bancaria, están permitiendo relanzar el sector de la vivienda residencial y reiniciar inversiones en el sector industrial.

Una cosa que sí se ha puesto de manifiesto en esta nueva etapa, es una mayor exigencia por parte de los clientes, de forma que siendo importante el precio, también es fundamental para ellos la fiabilidad en el cumplimiento de los plazos y que los proyectos sean llevados a cabo por empresas que aporten valores a su inversión tanto en la metodología (véase por ejemplo la realización de proyectos con metodología BIM) como en innovación tecnológica, como por ejemplo en materia de eficiencia energética y sostenibilidad.

La bajada de precios de suelo urbanizado y el resurgir de la financiación bancaria está relanzando la vivienda residencial y la construcción industrial



¿Cuáles son las actuaciones más relevantes que en estos momentos está ejecutando la empresa?

Estamos llevando a cabo proyectos de distinta índole tanto residencial como industrial y de obra civil.

Por citar los más avanzados hablaremos de estación de la línea de Alta Velocidad de Huelva; la canalización para el abastecimiento de aguas recicladas a los campos de golf de Valle Romano de Estepona desde la EDAR del Río Guadalmanza, cuya finalización está prevista para julio de 2018; o la nueva Ronda Urbana Sur de Mairena del Aljarafe, diseñada como eje vertebrador de la expansión de Mairena hasta el sur, que estará finalizada dentro de un año.

Respecto a esta última, hará posible que su población pueda disfrutar de un bulvar de carácter metropolitano en una parte de reciente desarrollo del entramado de Mairena que, además, servirá de conexión entre Sevilla y San Juan de Aznalfarache y las carreteras de Palomares del Río SE-3303 y Almensilla A-8055.

Aspiramos a ser un referente en construcción e ingeniería, gracias a nuestro portfolio de servicios, la innovación en los procesos, y nuestra orientación clara al cliente

¿Qué previsiones manejan para el cierre de este ejercicio?

En el presente año estimamos alcanzar una producción cercana a los 15 millones de euros, con un volumen de contratación de 20 millones de euros.

Con la vista puesta en el medio-largo plazo, en cinco años, ¿cómo prevé la situación de la empresa?

Aspiramos a ser uno de los referentes andaluces en construcción e ingeniería. No sólo por volumen de facturación, sino principalmente por llevar a cabo la ejecución de los proyectos de forma innovadora y poseer un excelente servicio al cliente que emerja como una filosofía de vida compartida por todos los miembros de la organización. La modalidad de servicio al cliente debe ser adaptada a su necesidad de infraestructura y a sus preferencias de gestión, facilitándole un servicio adaptado, complejo y diverso.

¿Cómo imagina la construcción en treinta años?

Ésta evolucionará tanto en el producto final como en la forma de entregarlo al cliente.

El proceso de gestión BIM, unido a factores como la mayor industrialización con nuevos materiales de mayores prestaciones, la posibilidad de imprimir piezas en local, y la digitalización de la economía, transformarán el sector tanto en el producto final como en el modo de entrega y construcción.

Los clientes están cambiando y debemos estar atentos a estos cambios. No podemos ser ajenos a la transformación digital ni a las nuevas metodologías

Los productos terminados serán de mayores prestaciones, más eficientes energéticamente, más sostenibles y más particularizados a cada consumidor final.

¿Qué supone para una empresa como Detea apostar por las nuevas tecnologías y el marketing digital?

En definitiva, significa apostar por la aplicación a nuestro sector de herramientas y metodologías que están dando muy buenos resultados en otras actividades.

Los clientes están cambiando y nosotros debemos estar atentos a dichos cambios. En este sentido hoy en día el uso de internet se ha convertido en una herramienta de uso cotidiano para cualquier persona. Pero no solo internet, también hablamos de la metodología BIM, o de los nuevos canales de comunicación tanto con el cliente como con las personas que trabajan en la organización, así como con nuestros colaboradores y proveedores.

Las nuevas tecnologías posibilitan la existencia de canales de comunicación multidireccionales y en tiempo real. Por ello es

necesario que usemos y apliquemos todo este conocimiento, lo cual redundará en una mayor eficiencia, en clientes más satisfechos y en productos de más calidad.

Con la transformación digital que estamos llevando a cabo conseguiremos llegar al cliente final con un menor coste, más directamente y con una mejor experiencia relacional.

Desde Detea sabemos que la gestión de los datos no es una moda pasajera, sino una ventaja competitiva que tenemos que aprovechar en todos los sentidos.

En 30 años los productos serán de mayores prestación, más eficientes energéticamente, más sostenibles y más particularizados

Tramo II Autovía Jerez de la Frontera - Arcos de la Frontera. Cádiz



Estación depuradora de aguas residuales de Vera. Almería



La logística, un motor estratégico para el desarrollo de Andalucía

Felipe López García

Consejero de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía



La situación geoestratégica de Andalucía le otorga una excelente oportunidad para convertirse en la gran plataforma logística del sur de Europa, apoyándose tanto en su excelente sistema portuario como en sus modernas infraestructuras logísticas y del transporte terrestre, lo que permite a Andalucía disfrutar de un privilegiado emplazamiento y unas óptimas instalaciones para su conectividad con el resto del territorio español y europeo.

Andalucía cuenta, además, con el primer puerto del país y del Mediterráneo en tráfico total de mercancías, el puerto de Algeciras, que en el 2016 superó los 100 millones de toneladas de tráfico total movidas en sus instalaciones, cifras solo logradas hasta ahora en Europa por puertos de la talla de Róterdam (Holanda), Amberes (Bélgica) y Hamburgo (Alemania). Además, el puerto algecireño disfruta de una situación imbatible en la conexión de los grandes flujos de transporte marítimo, ubicándose en la encrucijada de paso entre América, África, Europa y Asia. No en vano, el estrecho de Gibraltar es un punto neurálgico dentro de la denominada ruta marítima de desviación cero, lo que sitúa a este puerto en un lugar preferente del flujo de mercancías junto a los canales de Panamá y Suez y el estrecho de Malaca, que conforman el itinerario más corto para conectar los diferentes mercados del planeta por vía marítima.

A esta posición favorable se suma el factor fundamental que los costes del transporte juegan en el desarrollo y competitividad de las empresas, ya que el movimiento de los bienes y materiales necesarios para su producción supone hasta un 12% de los gastos totales de una empresa, superando estos costes incluso al de su mano de obra en sectores con procesos muy tecnológicos y mecanizados como el de la automoción. Por tanto, estamos hablando de oportunidades para atraer inversiones y para hacer más fuerte y competitivo a nuestro tejido productivo.

En este contexto, Andalucía tiene una oportunidad y un potencial únicos para la generación de actividad económica y empleo ligados al sector del transporte de mercancías, por lo que hemos de trabajar con fuerza para convertir a la logística en uno de nuestros motores estratégicos en el desarrollo de nuestra comunidad.

Esta estrategia, desarrollada por la Junta de Andalucía desde principios de la pasada década, tiene como soporte infraestructural fundamental el desarrollo de la Red Logística de Andalucía, que concibe de forma integral el conjunto de infraestructuras y servicios del transporte y la logística en la comunidad. La Red estará configurada en torno a 11 nodos logísticos, que incluye los siete nodos portuarios más otros cuatro nodos en el interior, que son al mismo tiempo los puntos principales de acceso a los dos corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transporte que atraviesan Andalucía, el Atlántico y el Mediterráneo. En el desarrollo de esta infraestructura ferroviaria, desde Andalucía estamos reclamando, con perseverancia y firmeza, al Gobierno del Estado que cumpla las prioridades marcadas por la UE para que priorice y confiera la mayor celeridad a las inversiones necesarias para su ejecución en la comunidad, especialmente para la imprescindible y urgente conexión entre Algeciras y Bobadilla, así como el avance del corredor litoral mediterráneo hasta Almería y su prolongación hasta Granada, Antequera y Sevilla.

Mientras tanto, la Junta ha invertido ya hasta la fecha 200 millones de euros en el desarrollo de la citada Red Logística de Andalucía, encontrándose en servicio desde hace tiempo las áreas de Sevilla-La Negrilla, Málaga, Bahía de Algeciras y Córdoba. Además, se prevé que para finales del 2020 entren en servicio cuatro áreas más, Antequera (Málaga), Níjar (Almería), Sevilla-Majarabique y la ampliación de Málaga, además del próximo impulso del nodo logístico de Jaén, configurado por las instalaciones de Linares, Andújar y Bailén.

Por tanto, desde el Gobierno andaluz estamos decididos a apostar fuerte, como hasta ahora, por el sector logístico por el gran potencial que tiene para nuestra tierra, conscientes de su valor estratégico y su función tractora para el crecimiento al configurarse como una palanca fundamental para el desarrollo económico, la competitividad empresarial y el empleo.

Pensarás que construimos
puentes, caminos y puertos.

...Sentirás que conectamos personas